

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DU

RÉGIME JURIDIQUE

des Wagons Particuliers

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Juridiques)

Présentée et soutenue le 1^{er} Février 1922

PAR

M. Emile MASSON

Président : M. HUGUENY

Suffragants { M. HEMARD
M. LACOUR

ÉDITIONS

DE " LA VIE UNIVERSITAIRE "

13, QUAI DE CONTI, 13

PARIS

Du Régime Juridique des Wagons Particuliers

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DU
RÉGIME JURIDIQUE
des Wagons Particuliers

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Juridiques)

Présentée et soutenue le 1^{er} Février 1922

PAR

M. Emile MASSON



Président : M. HUGUENEY

Suffragants { M. HEMARD
 { M. LACOUR

ÉDITIONS
DE " LA VIE UNIVERSITAIRE "

43, QUAI DE CONTI, 43

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

Parmi les nombreuses et délicates questions que soulève la notion de contrat de transport ou qui gravitent autour d'elle, il en est une d'origine relativement récente et dont l'intérêt juridique semble particulièrement accusé.

Ce problème, ou plutôt ce groupe de problèmes, est né de l'apparition parmi le matériel ferroviaire de nos grandes Compagnies de chemins de fer, d'une catégorie spéciale de wagons, à la fois véhicules et récipients, participant, par une curieuse juxtaposition, du caractère de moyens de transport et de celui de marchandises transportées. Cette catégorie spéciale est celle des wagons-réservoirs. Mais le caractère très particulier de ces wagons s'accentuera encore davantage, si l'on songe qu'un très grand nombre d'entre eux n'appartiennent pas aux Compagnies sur les voies desquelles ils circulent, mais est, au contraire, la propriété de particuliers qui les louent soit aux Compagnies elles-mêmes, soit à d'autres particuliers pour effectuer un certain genre de transports. D'où le nom de « wagons particuliers » par lequel ils sont généralement désignés.

La multiplication du nombre de ces wagons — plus de 6.000 circulaient déjà en 1911 sur nos voies ferrées et ce nombre s'est, depuis, considérablement accru —, la complexité et le caractère particulièrement délicat et mal défini

des rapports juridiques qu'engendre leur emploi, font sentir de plus en plus la nécessité d'une analyse juridique quelque peu approfondie de ces rapports. C'est à une telle analyse que nous nous proposons de consacrer les développements qui vont suivre.

Aussi bien semble-t-il de bonne méthode de commencer pareille étude par le rappel des circonstances qui ont donné naissance au mode de transport que nous envisageons, par tracer, en d'autres termes, un historique succinct de la question.

C'est à ce fléau bien connu de la vigne, le phylloxéra, que nous devons attribuer l'apparition des véhicules connus actuellement sous le nom de wagons-réservoirs.

Auparavant, et jusqu'à une époque par conséquent assez récente, les particuliers qui expédiaient des vins ou autres liquides, se servaient de récipients dont ils étaient propriétaires. Lorsque les dommages causés par le phylloxéra nécessitèrent l'importation de grandes quantités de vins venant surtout de l'Espagne ou de l'Italie, des commerçants eurent l'idée ingénieuse de louer aux importateurs des futailles d'assez grande contenance qui étaient expédiées vides sur les lieux de production et en revenaient pleines, pour recommencer ensuite indéfiniment ce mouvement de va-et-vient. De cette pratique sont nées certaines entreprises de location de futailles qui prirent bientôt un large développement. De là à nos wagons-citernes, il n'y avait qu'un pas à franchir; il le fut, lorsqu'on se rendit compte de l'intérêt qu'il y aurait à substituer à des futailles de contenance forcément assez limitée des foudres de grande contenance, fixés sur des wagons-plateformes, faisant corps avec ces wagons et rendant par là même les manipulations moins nombreuses et

plus faciles, tout en faisant espérer des conditions de transport beaucoup plus économiques que les moyens usités jusqu'alors.

Ce progrès une fois réalisé, les Compagnies auraient pu le faire leur en construisant elles-mêmes et en mettant en circulation de tels véhicules en nombre assez considérable pour satisfaire aux besoins du public. C'eût été peut-être souhaitable; en tout cas, un grand nombre des difficultés que nous nous proposons d'étudier ne seraient pas nées, si les wagons-foudres inventés par des particuliers avaient été peu à peu retirés de la circulation et avaient cédé la place à des véhicules semblablement conditionnés, mis par les Compagnies à la disposition des expéditeurs de marchandises particulièrement délicates et périssables, soucieux de faire effectuer à ces marchandises des parcours souvent considérables, dans des conditions aussi satisfaisantes que possible.

Mais en présence des difficultés que les Compagnies éprouvèrent à créer en quantités suffisantes un matériel aussi spécial, aussi différent des véhicules qu'elles étaient accoutumées de construire jusqu'alors, et, pour employer l'expression consacrée, du matériel omnibus desdites Compagnies, en présence aussi des frais qu'eût occasionnés la mise en circulation d'un grand nombre de ces citernes roulanges, les expéditeurs durent songer à se procurer eux-mêmes un matériel privé, que les Compagnies consentirent à incorporer momentanément à leur matériel propre. Il fallut, en réalité, prêter aux Compagnies dépourvues d'un matériel spécial suffisant, un stock important de wagons-citernes ou réservoirs, en vue des expéditions saisonnières et périodiques intenses telles que les expéditions des vins du midi et des alcools du Nord.

Ces transports spéciaux, qui ont été réglementés par les tarifs intérieurs P. V. n° 29 de chaque Compagnie et aussi, car il s'agit principalement de transports à longue distance, par les dispositions du tarif commun P. V. n° 129, devaient donner naissance — de par leur caractère en quelque sorte anormal et hybride — à de sérieuses difficultés d'ordre juridique. Des rapports juridiques spéciaux allaient naître, en effet, à l'occasion de ces transports, rapports dont il paraît, dès l'abord, singulièrement difficile de déterminer la nature.

Le wagon-réservoir est, en général, la propriété de qui? Pas de la Compagnie sur le réseau de laquelle il circule, qui n'en possède qu'un nombre forcément restreint, insuffisant pour effectuer les transports entre producteurs et consommateurs. Rarement, il sera la propriété du producteur, de l'expéditeur, et quand bien même il le serait que déjà le caractère anormal de la situation apparaîtrait : n'y a-t-il pas quelque chose d'un peu imprévu, d'un peu étrange, si l'on peut dire, dans le fait par un particulier de remettre sa marchandise au transporteur, non pas pour être chargée sur des véhicules appartenant à ce dernier, constituant les instruments de son exploitation, mais bien de la lui remettre chargée sur un véhicule à lui, mieux, faisant corps, inhérente, soudeée à ce véhicule avec lequel elle paraît ne faire qu'un, pour que, lui transporteur, lui voiturier, prenne livraison du tout, attèle ce char, ce véhicule-marchandise, à ses propres wagons, l'incorpore et le fonde, pour ainsi dire, dans son matériel propre?

Mais le plus souvent, et ici va apparaître encore davantage la complexité des liens juridiques qui s'entremêlent à l'occasion des transports par wagons-réservoirs — le plus souvent, ce ne sera pas l'expéditeur de la marchandise, du

contenu du wagon, qui sera le propriétaire de ce wagon. Pour effectuer le transport de ses vins, par exemple, le producteur, le viticulteur, va s'adresser à un tiers, à une entreprise de location de wagons-réservoirs qui lui fournira le ou les wagons nécessaires. C'est ce tiers qui est le propriétaire du wagon. Il n'est ni expéditeur, ni transporteur : son rôle se borne à fournir aux expéditeurs qui en font la demande des wagons qu'il a construits, qui sont sa propriété, et de la location desquels il tire son seul profit. Si la nature des rapports qui unissent ce tiers à l'expéditeur paraît évidente, combien plus malaisée à déterminer est celle des rapports qui se nouent entre l'expéditeur et la Compagnie d'une part, entre la Compagnie et le propriétaire du wagon-réservoir d'autre part !

Et la détermination de ces rapports ne présente pas seulement un intérêt purement théorique : ses répercussions pratiques sont nombreuses et importantes. Suivant l'angle sous lequel on les envisage, suivant la qualification, l'étiquette juridique dont on les revêt, on voit immédiatement des conséquences souvent diamétralement opposées en découler logiquement.

En dehors de cette question fondamentale, on conçoit que la circulation sur les voies de chemin de fer de ces véhicules appartenant à des particuliers, soulève des difficultés et des problèmes nombreux et délicats. Comment seront-ils admis à cette circulation ? Quelles garanties les Compagnies seront-elles en droit d'exiger de leurs propriétaires ? Quelle vérification précédera leur admission ? Quelles seront les conséquences de cette admission ? Quelle sera la situation de cette fraction de matériel étranger, momentanément insérée dans le matériel de la Compagnie, par rapport

à ce matériel? A qui l'entretien en incombera-t-il? Jusqu'à quel point la Compagnie, qui a admis à circuler sur son réseau ces voitures particulières sera-t-elle responsable des avaries qu'elles pourront subir en cours de route? A qui incombera le soin d'effectuer les réparations rendues nécessaires par ces avaries; qui sera responsable du retard qui en résultera; à l'aide de quels éléments évaluera-t-on l'indemnité due pour chômage du wagon, le taux de location? A quels moyens fera-t-on appel pour constater l'accident, l'avarie subie par le wagon-foudre et fixer les responsabilités; quels modes d'expertise seront admis pour atteindre ce résultat?

Pour résoudre ces questions, il convient de les grouper, de les systématiser, d'en former un ensemble coordonné de problèmes nés d'une même source, auxquels nous nous efforcerons de trouver des solutions satisfaisantes, solutions dont la synthèse composera ce que nous proposons d'appeler le « Régime juridique des wagons-particuliers ».

A cet effet, nous diviserons ainsi la matière de notre étude: dans une première partie, nous poserons les éléments du problème, c'est-à-dire que nous déterminerons, en suivant, autant que possible, l'ordre des indications des tarifs P.V. 29 et 129, les diverses situations qui se présentent nécessairement dans la pratique, les diverses opérations auxquelles donnent lieu les transports par wagons-réservoirs. Nous nous efforcerons, pour plus de clarté, de grouper ces opérations en un certain nombre de phases, à chacune desquelles correspondra une certaine catégorie de questions.

Nous suivrons, en d'autres termes, notre wagon-réservoir aux différents stades de son existence, pour tâcher de caractériser les situations juridiques auxquelles correspondent

ces stades : nous verrons quelles formalités précèdent son admission sur le réseau d'une Compagnie de chemins de fer, à quelles vérifications il est soumis et comment se caractérise son admission. Nous étudierons cette admission en elle-même, cette « immatriculation » et nous verrons quels en sont les effets. Nous nous attacherons ensuite à la phase la plus intéressante, celle de la circulation : nous verrons combien il importe de déterminer jusqu'à quel point les règles ordinaires du contrat de transport s'appliquent à cette circulation et quelles seront les conséquences des retards, avaries et autres accidents auxquels notre véhicule est exposé en cours de route.

Nous verrons qu'il importe aussi de déterminer les résultats de son immobilisation momentanée, lorsque le wagon est, pour un temps, retiré de la circulation, lorsqu'il cesse de remplir son rôle normal de véhicule transporteur lorsqu'immobilisé dans les ateliers de la Compagnie à la suite d'une avarie, par exemple, son propriétaire cesse d'en retirer des bénéfices normaux, en le faisant servir aux fins pour lesquelles il l'a fait construire.

Dans une seconde partie, nous verrons quels sont les différends auxquels a donné lieu, dans la pratique, l'institution des wagons-foudres : ces différends, ces difficultés, la première partie de notre étude nous les aura faits en quelque sorte pressentir. Comment les tribunaux les ont-ils tranchés ? C'est à cette question que nous nous efforcerons de répondre par une étude descriptive de la jurisprudence analysée dans son développement historique.

Dans une troisième partie, enfin, nous étant rendu compte par les exposés précédents combien la plupart des difficultés que soulèvent les transports que nous étudions dépendent

d'une question qui domine toute la matière et qui en constitue véritablement le point central, le noyau, la question capitale de savoir quelle est la nature du contrat passé entre le wagonnier et la Compagnie, nous nous efforcerons d'y répondre, guidés que nous serons dans cet essai d'une construction d'ensemble non seulement par des considérations d'ordre purement théorique, mais encore par les observations pratiques tirées des deux parties précédentes.

PREMIÈRE PARTIE

LES ÉLÉMENTS DU PROBLÈME

RÉGLEMENTATION ADMINISTRATIVE ET CONTRACTUELLE

Les différentes conventions auxquelles donnent lieu la construction, l'immatriculation, la circulation, l'utilisation des wagons-foudres. Les tarifs P.V. 29 et 129.

CHAPITRE PREMIER

Construction

Nous supposerons dans les développements qui vont suivre qu'il s'agit d'un wagon-foudre, propriété non de la Compagnie, mais d'un particulier qui l'a fait construire en vue d'en louer l'usage et d'en retirer ainsi un certain revenu, une certain bénéfice sous forme de prix de location.

Nous supposerons, en d'autres termes, que nous sommes en présence d'un wagon-réservoir qui est en même temps un wagon-particulier.

Sans doute, la Compagnie de chemins de fer ne va pas prendre livraison de ce véhicule pour l'incorporer momentanément à son propre matériel roulant sans s'être rendu

compte préalablement de l'état de ce wagon, de son aptitude à entrer en circulation sur le réseau sans risques par trop grands d'avaries, d'accidents. Elle va donc le soumettre à un examen, à une vérification préalable. C'est son droit strict. Et cet examen, cette vérification, elle va confier le soin de l'effectuer à un personnel spécialisé, à des gens compétents, à ses ingénieurs. Ces derniers, après avoir procédé aux vérifications nécessaires, émettront un avis, et cet avis permettra à la Compagnie d'admettre le wagon-réservoir à circuler sur son réseau, ou, au contraire, de lui refuser l'accès de ce réseau.

L'ensemble de ces formalités est prévu et réglementé par les tarifs P. V. 29 et 129, dont l'art. 20 du § 4 va même jusqu'à disposer que les plans des véhicules et les conditions de leur exécution doivent être soumis à l'approbation de l'administration à laquelle l'immatriculation est demandée. Il y a donc place pour une sorte de contrôle, de surveillance de la Compagnie de chemins de fer, antérieur à la construction, à l'achèvement du wagon. Le constructeur doit la consulter, lui soumettre les plans, lui exposer « les conditions de leur exécution » pour lui permettre, si besoin est, de formuler des observations, de donner des avis et de les faire prévaloir. Rien de plus naturel, d'ailleurs. La liberté du particulier constructeur d'un wagon-réservoir ne saurait être entière dans cette construction et cet agencement, puisque le véhicule qu'il construit n'est pas destiné à circuler sur des voies qui lui appartiennent, sur un embranchement particulier, par exemple, mais sur les voies d'une Compagnie qui est un tiers par rapport à lui, et qui, de plus, revêt le caractère si important de service public.

Il est naturel, il est logique, disons-nous, que cette Com-

pagnie, qui est libre d'admettre ou de ne pas admettre ce wagon, propriété particulière, à circuler sur ses voies, qui, de par sa compétence, sa technicité plus accusée, son caractère public et la responsabilité qui en découle, doit être seul juge de la situation, soit également autorisée à intervenir dès le début, lors de la construction d'un matériel destiné à s'adjoindre, à s'incorporer un jour à son matériel propre. Et c'est pourquoi les « demandeurs doivent donner au chemin de fer les moyens de contrôler l'accomplissement de ces conditions » et cela, précise le P.V. 129, « notamment en ce qui concerne la qualité des matières employées à la construction », les dépenses effectives de ce contrôle devant, d'ailleurs, être supportées par les demandeurs.

« Dans le cas où les wagons-réservoirs seraient destinés à emprunter les lignes de plusieurs administrations de chemins de fer, spécifie le P.V., ils devront s'inscrire dans le gabarit minimum des grands réseaux français, et ils devront, dans tous les cas, remplir les conditions imposées par la Convention de Berne pour l'unité technique du matériel roulant. » La commodité des transports exige, en effet, dans le matériel, une certaine uniformité à laquelle dérogerait un matériel trop spécial, construit par des particuliers sans aucun souci de cette homogénéité désirable. C'est à quoi a voulu obvier la disposition précitée de l'art. 20 du § 4 du P.V. n^{os} 29 et 129.

Mais le texte envisagé va plus loin, il descend jusqu'aux détails de la construction pour les régler et imposer sa manière de voir aux constructeurs jusque dans l'aménagement des accessoires de l'appareil en question. Les wagons-réservoirs seront naturellement munis de freins, ces freins seront « soit à levier, soit à vis ». Si ce sont des freins

à vis, ils devront être « d'un type agréé par le chemin de fer ». Leur proportion sera d'au moins un par quatre wagons ou par fraction inférieure à quatre wagons à immatriculer au même nom; les wagons-réservoirs d'un poids supérieur à 9.000 kilogrammes devront toujours être munis de freins à vis.

La Compagnie va naturellement chercher à se prémunir le plus possible contre les vices de construction dont un soin insuffisant dans l'élaboration de ses diverses parties pourrait affecter le wagon-réservoir. S'il en était autrement, si une surveillance minutieuse et autorisée ne pouvait s'exercer sur la fabrication des diverses parties de l'appareil, des négligences, des fautes pourraient être commises par le constructeur, entacher le wagon d'un vice propre dont l'existence serait, par la suite, très difficile à démontrer et qui serait la source d'accidents susceptibles d'engager la responsabilité du réseau. Il faut donc exiger des garanties de sécurité suffisantes avant d'admettre le wagon-réservoir à la circulation. Ces garanties de sécurité seront naturellement celles que l'administration du chemin de fer a coutume d'exiger pour son matériel neuf. Elle ne saurait, en effet, exiger davantage du constructeur. Que ce particulier se substitue, en quelque sorte, à elle dans la construction d'un matériel qu'il juge plus approprié, plus adequat au genre de transport envisagé et dont la spécialité entraînerait pour la Compagnie une perte de temps ou de dépenses trop considérables pour l'inciter à procéder elle-même à cette construction. Soit. Mais à une condition, c'est que le constructeur apportera à cet ouvrage le même soin, les mêmes garanties que la Compagnie apporte à la construction de son propre matériel.

Exiger davantage serait illogique et contraire à l'équité. Exiger autant est équitable et conforme au bon sens. Et le P.V. de préciser encore que « les essieux, les roues, les boîtes à huile, les attelages, les ressorts, les freins, etc., devront présenter toutes les garanties de sécurité exigées par l'administration du chemin de fer pour son matériel neuf.

Non seulement cette administration impose aux particuliers ces conditions, mais elle se réserve, pour le cas où l'une quelconque de ces pièces dont l'énumération n'est d'ailleurs pas limitative ne présenterait pas ces garanties de sécurité suffisantes, le droit de la refuser ou de la faire remplacer et cela « à un moment quelconque », c'est-à-dire non seulement lors de la réception ou de l'examen qui la précède et la détermine, mais même par la suite, en cours de route, quel que soit le moment où cette insuffisance sera reconnue.

Enfin, la disposition finale de l'art. 20 du § 4 du P.V. n° 29 et 129 décide que les wagons-réservoirs doivent porter, de chaque côté, des inscriptions indiquant le nom des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation, le nom du chemin de fer qui les a admis à circuler et celui de la gare d'attache, la tare, la charge maximum, la capacité des réservoirs, un numéro d'ordre, et, s'il y a lieu, la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés, toutes indications dont on saisit aisément l'intérêt.

Cet article 20 du tarif spécial P.V. n° 29 et commun n° 129 constitue donc bien une sorte de petit Code des garanties que la Compagnie est en droit d'exiger des constructeurs de wagons-réservoirs, code dont l'interprétation ne laisse pas de présenter parfois certaines difficultés, mais dont les Compagnies ne sauraient cependant tirer des conséquences abu-

sives pour exiger des particuliers avec lesquels elles traitent des garanties que ce texte ne paraît pas impliquer.

C'est ainsi qu'il a été jugé notamment que si la Compagnie était en droit d'exiger que les wagons-réservoirs à admettre sur son réseau fussent munis d'essieux bien conditionnés et présentant, aux termes de l'art. 20 du P.V., toutes les garanties de sécurité exigées par l'administration du chemin de fer pour son matériel neuf, ce texte n'obligerait pas le propriétaire du wagon à mettre à la disposition de la Compagnie des essieux rodés avec leurs organes nécessaires, c'est-à-dire des essieux ayant déjà supporté à titre d'essai, pendant un parcours déterminé, un wagon circulant à vide, puis à demi-charge (Cour de Montpellier, 2 février 1916. Bulletin annoté des chemins de fer, 1917, II, pp. 93 et suiv.).

Il y avait là, en effet, de l'avis de la Cour de Montpellier, une exigence exorbitante, une exigence que les termes du tarif appliqué ne justifiaient pas, à moins d'une interprétation trop extensive et par suite abusive de ses dispositions protectrices des intérêts de la Compagnie.

Tel est le pouvoir de contrôle de la Compagnie sur le mode de construction du wagon-particulier, telles sont les limites de son droit d'immixtion et de surveillance des opérations du constructeur. Il est possible, cependant, que, malgré les facilités qu'elle s'est réservées et qu'elle a fait consacrer à cet égard, ce contrôle et cette surveillance de la Compagnie soient plus ou moins dépourvus d'efficacité. Aussi ne pouvait-on pas lui refuser le droit de subordonner l'admission du wagon-particulier sur son réseau à autre chose qu'à ce droit de contrôle forcément un peu vague et difficile à exercer sur la construction même du wagon, de subordonner cette admission à un examen préalable sérieux,

examen qui lui permît, s'il était reconnu que le constructeur s'était écarté de ses directives sur un point intéressant la sécurité du transport, si la solidité, le bon conditionnement de toutes les parties de l'appareil examiné ne lui paraissaient pas suffisantes, de refuser l'admission et de s'éviter ainsi, pour l'avenir, les difficultés de la preuve du vice propre.

CHAPITRE II

Réception et Vérification

« Les wagons-réservoirs ne sont immatriculés et admis à
« circuler qu'après leur réception par l'administration à
« laquelle ils sont présentés à cette fin. Les motifs du refus
« sont donnés par écrit en cas de contestation au sujet de
« cette réception. »

Voici, consacré par l'art. 21 du § 4 du P.V. 29 et 129, le principe de l'examen préalable auquel restent subordonnées la réception et l'admission du wagon-réservoir.

Par qui et comment est faite cette vérification ?

Ce sont les ingénieurs de la Compagnie qui s'assurent préalablement du bon état de ces wagons et de leur aptitude à fournir le parcours nécessaire.

La Compagnie ne reçoit et ne consent à mettre en service ces wagons que s'ils ont satisfait à cet examen et elle est autorisée à ne pas laisser circuler ceux d'entre eux qui ne paraîtraient pas offrir toute sécurité.

Les conséquences de l'admission consécutive à la vérification opérée pour le compte de la Compagnie sont sérieuses : cette admission, en effet, fera présumer que la Compagnie a reçu les wagons-réservoirs en bon état et la même conséquence découlera du fait qu'elle n'aurait pas formulé de

réserve lors de la prise en charge (Cour de Paris, 15 février 1901. Bulletin annoté des chemins de fer, 1901, II, p. 158).

Il convient, du reste, de ne pas exagérer la portée de ces conséquences : le seul fait que les wagons-réservoirs ont été admis à circuler, après réception par les ingénieurs de la Compagnie, ne rendrait pas, ipso facto, la Compagnie responsable des avaries survenues en cours de route ou dans les gares, si le tarif laisse l'entretien des wagons-réservoirs à la charge des propriétaires et déclare que les Compagnies demeurent responsables des avaries provenant d'accidents ou de chocs occasionnés par leurs agents en cours de route ou dans les gares ; la responsabilité des Compagnies ne serait engagée que si la preuve était rapportée d'une faute imputable à elles ou à leurs agents et ayant occasionné l'avarie.

Cette solution, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir plus loin, se rattache à cette règle posée par la jurisprudence, que la clause de non-responsabilité laisse subsister entière la responsabilité, mais intervertit la preuve et la met à la charge du demandeur en indemnité agissant contre la Compagnie (C. de Rouen, 12 mars 1904. Bulletin annoté des chemins de fer, 1904, II, pp. 86 et suiv.).

Il n'en reste pas moins que le droit de vérification reconnu aux Compagnies par les tarifs en vigueur n'est point sans contre-partie, contre-partie qui se traduira par des devoirs dont le nombre et l'étendue varieront suivant la portée que l'on assignera à la décision d'admission de la Compagnie et à l'immatriculation qui est la formalité par laquelle se traduira cette décision.

CHAPITRE III

Immatriculation

« Les wagons doivent être immatriculés par l'une des
« cinq grandes Compagnies de chemins de fer français, par
« l'administration des chemins de fer de l'Etat, par l'admini-
« stration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine ou
« par une administration de chemins de fer étrangers dont
« le matériel est admis sur le réseau français. »

Ainsi s'exprime l'art. 19 *in princip.* du § 4 du tarif spécial intérieur P.V. n° 129 et commun P.V. n° 129.

L'immatriculation, voilà donc la formalité essentielle à laquelle tendent la réception et la vérification préalable des véhicules dont la circulation sur ses lignes est proposée à la Compagnie. Formalité essentielle, sur les résultats et la portée de laquelle on n'a pas toujours été d'accord, mais qui ne laisse pas d'engendrer des conséquences juridiques importantes.

On a beaucoup critiqué, à ce point de vue, la rédaction des tarifs intérieurs P.V. n° 29 et commun P. V. n° 129. Il est certain que ces textes sont loin d'être entièrement satisfaisants tant au point de vue de la parfaite clarté de leur rédaction que de la justesse de leurs prévisions. Cependant, il semble bien qu'il convienne de n'accepter toutes les critiques dont ils sont l'objet que sous bénéfice d'inventaire.

Voyons donc quels reproches on adresse à nos textes en

ce qui concerne la rédaction de leur disposition relative à l'immatriculation des wagons-réservoirs.

Cette rédaction est défectueuse, a-t-on dit, et cette défectuosité est d'autant plus grave que nous touchons ici à un des points les plus délicats de la matière : la question des rapports des Compagnies avec les propriétaires de wagons-réservoirs, d'une part; avec les expéditeurs, d'autre part. Cette question née de l'intervention d'un tiers, le propriétaire du wagon-réservoir, qui complique singulièrement les relations entre les divers intéressés, nous la réservons pour une étude plus approfondie. Nous sommes, cependant, obligés d'y faire allusion dès à présent, parce qu'elle est la base des critiques dirigées contre la rédaction de la disposition que nous étudions. Nous la retrouverons, du reste, sans cesse au cours de notre étude, parce que c'est véritablement elle qui en constitue le fond et l'intérêt principal.

Ce tiers qu'est le propriétaire du wagon-réservoir, et dont l'intervention va compliquer les relations entre les divers intéressés, a des droits éminemment respectables. Or, dit-on, il suffit de lire les dispositions des tarifs en vigueur pour se convaincre qu'elles négligent souvent les droits des propriétaires de wagons.

Quelle est, en effet, la conséquence essentielle de cette formalité de l'immatriculation, que devient le wagon régulièrement immatriculé? La jurisprudence, sur ce point, n'a pas varié, et le principe qu'elle admet a été posé en termes particulièrement formels par un arrêt de la Chambre des requêtes de la Cour de Cassation, en date du 29 avril 1907 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1907, II, p. 90).

L'immatriculation a pour effet d'incorporer virtuellement au matériel de la Compagnie le véhicule immatriculé,

« Attendu, dit l'arrêt, que si cette immatriculation rend
« les personnes ou entreprises, au nom desquelles elle est
« obtenue, responsables vis-à-vis des administrations de
« chemins de fer dans les cas prévus audit tarif, ces Com-
« pagnies ne sont point exonérées de leur responsabilité vis-
« à-vis de l'expéditeur telle qu'elle résulte du contrat de
« transport; qu'en effet, l'expéditeur, ne pouvant faire
« usage que d'un wagon immatriculé et ainsi virtuellement
« incorporé au matériel de la Compagnie, c'est à la Compa-
« gnie responsable de la réception dans les termes du tarif
« ci-dessus rappelé qu'il a fait confiance et non au proprié-
« taire dudit wagon pour son utilisation par la Compagnie;
« qu'il n'a donc point assumé, par cette location, les obli-
« gations imposées par ce tarif au seul propriétaire. »

Cet arrêt ne fait, d'ailleurs, que corroborer de la façon la plus explicite une jurisprudence antérieure formulée dans deux arrêts de la Cour de Rouen et de la Cour de Paris, en date des 12 mars et 31 octobre 1904 (D. 1906, II, 437). Il s'agissait, en l'espèce, d'un wagon-réservoir qui, comme c'est le cas le plus fréquent, n'était pas la propriété de l'expéditeur, celui-ci l'ayant seulement pris en location. Le mauvais état de deux plaques de garde nécessita un arrêt en cours de route qui empêcha la Compagnie de livrer les marchandises dans les délais réglementaires. La Compagnie prétendait que la défectuosité du wagon, cause du retard, était un véritable vice d'emballage, lequel est, au moins en règle générale, assimilable au vice propre et cela parce que c'était l'expéditeur qui avait fourni le wagon-réservoir. Elle prétendait, en outre, que la solution de l'arrêt attaqué impliquait une distinction irrationnelle, à savoir que la Compagnie serait ou non responsable vis-à-vis de l'expéditeur, selon

que celui-ci serait locataire ou propriétaire du wagon-réservoir.

Ces objections n'ont pas prévalu devant la Chambre des requêtes qui a estimé, comme nous venons de le voir, que l'immatriculation du wagon-réservoir par la Compagnie avait pour effet d'assimiler ce wagon à son matériel propre, du moins dans l'hypothèse où l'expéditeur n'en est pas propriétaire, et que, le tarif ne visant que le propriétaire du wagon-réservoir, ses dispositions n'étaient pas susceptibles d'être étendues, sans méconnaître le principe de l'application stricte et littérale des tarifs, à l'expéditeur qui n'est que locataire du wagon.

L'arrêt de Cassation du 29 avril 1907 ne signifie pas, d'ailleurs, que toujours et dans tous les cas, la Compagnie sera responsable de l'avarie survenue à un wagon immatriculé, puisqu'il admet la possibilité d'une action récursoire de la Compagnie contre le propriétaire du wagon-réservoir.

Mais, disent les adversaires du P.V. 29 et 129, il n'en reste pas moins que cet arrêt admet, d'une façon peut-être implicite, mais très nette cependant, qu'il y a dualité de contrats : qu'il existe un contrat de transport entre la Compagnie et l'expéditeur, l'autre de dépôt compliqué de prêt à usage entre la Compagnie et le propriétaire du wagon.

Or, qui dit contrat dit droits et obligations mutuels. Et, cependant, si l'on se reporte au texte des tarifs en vigueur, on ne trouve aucune mention des droits du propriétaire de wagons-réservoirs, mais seulement de ses obligations, et de ce qui constitue de véritables prérogatives en faveur des Compagnies. Le texte stipule, en effet, que les propriétaires des wagons immatriculés sont responsables, vis-à-vis des Compagnies, pour tout ce qui concerne l'admission, la cir-

culaton à charge et à vide, l'entretien et le chômage des wagons-réservoirs. « L'immatriculation, est-il dit, rend les « entreprises (personnes ou sociétés) au nom desquelles elle « est obtenue, responsables vis-à-vis des administrations de « chemins de fer, dans les conditions prévues au présent « chapitre. »

Il importe donc, a-t-on dit, de donner à ce texte une contre-partie. Et ce ne serait point faire preuve d'exigence injustifiée que de demander que les tarifs imposent au moins aux Compagnies l'obligation de tenir les propriétaires au courant des avaries survenues à leurs wagons.

Etant donné la portée des critiques dirigées contre le mode de rédaction de notre tarif, on pourrait s'attendre, en effet, à voir formuler des exigences beaucoup plus grandes.

Celle-ci serait, en somme, assez modeste, en apparence tout au moins. Cependant, avec le principe formulé par la Cour de Cassation dans son arrêt du 29 avril 1907, cette exigence même paraît exagérée.

Le wagon immatriculé est réellement incorporé au matériel propre de la Compagnie. C'est là le résultat essentiel de l'immatriculation, c'est presque sa seule raison d'être. Incorporé à ce matériel, cela veut dire que, par une sorte de fiction, dont la durée sera celle du transport lui-même, le wagon immatriculé se fond dans le matériel de la Compagnie, il devient une parcelle, un élément de ce matériel. Pourquoi, dès lors, la Compagnie serait-elle obligée de faire une distinction que l'arrêt précité n'a pas cru devoir faire, et pourquoi ferait-elle de ce matériel étranger l'objet de soins particuliers; pourquoi, en un mot, se comporterait-elle vis-à-vis de lui, autrement qu'elle se comporte vis-à-vis de ses propres wagons, de son propre matériel? Outre le carac-

tère peu pratique des conséquences qu'impliquerait cette différence de traitement, elle est contraire à la fiction admise par la jurisprudence et consacrée par la Cour suprême. Momentanément, provisoirement, pour un temps plus ou moins déterminé et en vue d'un but spécial à atteindre, un wagon qui n'appartient pas à la Compagnie, qui n'appartient pas non plus à l'expéditeur, qui ne cesse à aucun moment d'être la propriété d'un tiers, va être considéré comme faisant partie intégrante du matériel de la Compagnie.

Celle-ci va donc se conduire vis-à-vis de lui, comme vis-à-vis de son matériel propre : elle en prendra soin comme du sien propre ; si une avarie se produit, si des réparations sont rendues nécessaires, elle les effectuera en y consacrant le temps qu'elle a coutume de consacrer à des réparations analogues et cela sans avoir besoin d'en avertir le propriétaire, pour cette seule raison et par ce seul fait que ce wagon a été immatriculé par elle, c'est-à-dire momentanément incorporé, confondu dans l'ensemble de son matériel.

Vis-à-vis de l'expéditeur, la situation est différente, et il ne paraît pas contestable que l'immatriculation ne produise des effets particulièrement énergiques. C'est, du reste, ce qu'a admis l'arrêt de la Chambre des requêtes du 29 avril 1907 précité. „

De ce que le propriétaire d'un wagon-réservoir immatriculé est responsable vis-à-vis de la Compagnie des chemins de fer, des conséquences du mauvais état, de la défectuosité de telle ou telle pièce du wagon-réservoir, il ne saurait s'ensuivre que la Compagnie soit exonérée, par ces mêmes dispositions, des conséquences dommageables résultant, pour l'expéditeur, du mauvais état, de la défectuosité de telle ou

telle pièce du wagon-réservoir, alors que celui-ci n'est pas propriétaire du wagon. En effet, il faudrait pour cela que cet expéditeur, simple locataire du wagon-réservoir, ait formellement consenti à assumer vis-à-vis de la Compagnie des obligations que le tarif n'impose qu'au propriétaire.

Or, nous savons que l'immatriculation des wagons-réservoirs n'a lieu qu'après vérification par la Compagnie et constatation de leur parfaite exécution. Nous savons de quelles garanties sérieuses la Compagnie s'entoure à cet égard : soumission préalable des plans du véhicule et des conditions de leur exécution à l'approbation de la Compagnie; contrôle par celle-ci de l'accomplissement intégral de ces conditions, notamment en ce qui concerne la qualité des matières employées à la construction; conformité reconnue des différentes pièces composant le véhicule aux prescriptions réglementaires et garanties de sécurité identiques à celles exigées par l'administration des chemins de fer pour son matériel neuf.

Après que la Compagnie s'est entourée de toutes ces garanties, qu'elle les a jugées suffisantes et qu'elle a admis les wagons soumis à son examen à circuler sur ses lignes, l'expéditeur est en droit de penser que le wagon est en parfait état de conditionnement. Si donc, en cours de route, un accident dû au vice propre du véhicule, vice propre qui avait échappé à l'examen attentif de la Compagnie, vient interrompre la circulation du wagon, nécessite des réparations, source de retard, force nous est de conclure que l'expéditeur est recevable à agir contre la Compagnie de chemins de fer, laquelle, vis-à-vis de lui tout au moins, est en faute d'avoir incorporé dans son matériel un wagon défectueux.

L'art. 19 du § 4 des P.V. 29 et 129 se termine par quelques dispositions réglementaires.

Lorsque les wagons sont immatriculés sur l'un des réseaux participants, l'immatriculation doit être demandée à l'administration sur le réseau de laquelle les entreprises ont l'intention de faire procéder à la révision annuelle prescrite par l'article 22. Cette révision annuelle qui vise l'entretien du wagon-réservoir a lieu par les soins de l'administration qui a immatriculé les véhicules et aux frais des entreprises qui ont obtenu l'immatriculation.

Enfin, lorsqu'un wagon est cédé à une autre entreprise, une nouvelle immatriculation dans les conditions prévues par ce tarif est nécessaire. Le propriétaire du véhicule, en effet, n'étant pas le même, la première immatriculation cesse de produire ses effets vis-à-vis du propriétaire primitif et une nouvelle immatriculation devient nécessaire entre la Compagnie et le nouveau propriétaire.

CHAPITRE IV

Circulation - Utilisation

Voici le wagon parti avec son chargement. Quelle est, à présent, sa situation? Les tarifs P.V. 29 et 129 contiennent peu d'indications à cet égard. Après avoir réglementé assez minutieusement, nous l'avons vu, les conditions d'admission, d'immatriculation, ils se bornent à ajouter quelques dispositions visant la période du transport proprement dite, dispositions dont il est impossible de rien tirer concernant la situation juridique du wagon-foudre pendant son voyage sur les lignes du réseau.

Le chargement, nous dit-on, est effectué préalablement par les soins de l'expéditeur (art. 8 du P.V. 29 et 129); le chargement d'un wagon-réservoir doit faire l'objet d'une expédition unique (art. 7); le graissage est fait par les soins et aux frais du chemin de fer et, en cours de route, les wagons-réservoirs sont visités par les agents du chemin de fer comme le matériel de celui-ci », nous dit l'article 6, § 6 et 7, appuyant ainsi sur l'assimilation qui existe momentanément entre le wagon-particulier et le matériel propre de la Compagnie.

La question qui vient immédiatement à l'esprit et à laquelle ne répond ni directement, ni indirectement le texte

des tarifs précités, est celle de savoir sous l'empire de quel contrat s'effectue le transport, quels sont les rapports juridiques des divers intéressés tant que dure la circulation du wagon.

Nous verrons bientôt comment la jurisprudence a répondu à cette question capitale, quelles variations, quelles fluctuations elle a subies à cet égard, quel est le terme actuel de cette évolution. Qu'il nous suffise de constater dès à présent que rien, dans la réglementation administrative du transport que nous envisageons, ne permet d'y répondre de plano.

La circulation et l'utilisation du wagon-réservoir donnent lieu, en outre, à des situations diverses dont la plupart ont été prévues par le règlement.

Le droit de disposer d'un wagon-réservoir appartient exclusivement à l'entreprise qui en a obtenu l'immatriculation, c'est-à-dire, la plupart du temps, à l'entreprise (particulier ou société) à qui il appartient : c'est logique. De là découle, pour le tiers expéditeur, la nécessité de remettre à la gare de départ, en même temps que sa déclaration d'expédition, une autorisation émanant de ladite entreprise, autorisation qui ne sera valable que pour un seul voyage (P.V. 29 et 129, art. 3, art. 2).

Il a fallu prévoir aussi les réparations dont le véhicule pourrait avoir besoin en cours de route, l'entretien dont il doit forcément être l'objet. Cet entretien est mis à la charge des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation. Outre ces menues opérations d'entretien, l'état du wagon peut, à un certain moment, nécessiter des réparations proprement dites, à la suite d'une avarie qui l'a rendu momentanément impropre à la circulation.

Parmi les accidents qui peuvent ainsi arrêter les wagons-

foudres en cours de transport, le plus fréquent paraît être le chauffage qui provient le plus souvent d'un défaut de graissage. L'addition d'huile en cours de route, destinée à prévenir ce chauffage, se fait par les soins et aux frais du chemin de fer.

Tout wagon-réservoir est, en outre, envoyé chaque année à sa gare d'attache pour y subir l'opération du levage : ces frais de visite sont au compte du propriétaire du wagon, le wagon ne pouvant, d'ailleurs, être mis enmarche que s'il a ses boîtes à huile garnies.

D'une manière générale, l'entretien des pièces intéressant la sécurité, telles que roues montées, ressorts de choc, de traction et de suspension, les boîtes à huile, la membrane du châssis, les marchepieds, les plaques de garde, les tampons, les attelages, les freins, etc., sera assuré exclusivement par le chemin de fer.

Si, en cours de route, le véhicule doit subir une réparation urgente, cette réparation sera également à la charge du chemin de fer, elle sera faite par l'administration sur le réseau de laquelle l'avarie est constatée (art. 5, al. 3 du P.V. 129 ancien). D'où la difficulté de savoir ce qu'il faut entendre par réparation urgente. Le criterium est un peu vague, malgré les exemples qu'en donnait le texte précité : remplacement de plaque de garde, de boîte, de tampon, etc., et, d'une façon générale, les « réparations que les administrations ont l'habitude d'effectuer suivant les besoins sur le matériel des autres administrations ».

Ces dispositions étaient assez défavorables, en somme, aux Compagnies de chemins de fer. Mais il était difficile d'en édicter de différentes : c'est évidemment au chemin de fer qu'il est le plus facile d'effectuer les réparations nécessaires ;

il a, dans ses approvisionnements, les pièces de rechange nécessaires; si, par hasard, la pièce à remplacer n'est pas du modèle usité sur un réseau, la Compagnie s'adressera à la gare d'attache du wagon en souffrance. Ainsi, sans grande perte de temps et dans la limite des délais d'expédition, la réparation pourra être effectuée. L'art. 6 du P.V. 129 ancien aggrave la charge qui incombe ainsi au chemin de fer et amplifie sa responsabilité, lorsqu'il dit que la réparation doit être opérée avec toute la célérité possible. Si donc la réparation a été mal faite, si elle a été exécutée avec trop de lenteur, la responsabilité du chemin de fer peut se trouver engagée et il peut avoir à supporter en définitive les dommages-intérêts réclamés par le destinataire.

En résumé, restent à la charge du propriétaire du wagon en circulation, d'une part l'entretien proprement dit de ce wagon, ce qui implique, semble-t-il, les menues réparations et, d'autre part, les réparations autres que les réparations urgentes. Sont à la charge du chemin de fer la réparation de pièces intéressant la sécurité et les réparations urgentes qu'il doit effectuer avec toute la célérité possible.

Ces obligations sont assez lourdes pour les Compagnies, et il faut reconnaître qu'elles n'ont rien fait pour s'y dérober, faisant montre ainsi d'une compréhension assez large de leur rôle de transporteurs. C'est ainsi que le Comité de Ceinture des diverses Compagnies, composé des ingénieurs en chef de toutes ces Compagnies a, dans sa séance du 3 mars 1909, modifié les prescriptions du règlement de 1886, applicable aux wagons particuliers « afin que les wagons particuliers « soient immobilisés le moins possible, les réseaux feront « d'office le plus grand nombre possible de réparations, « qu'elles intéressent ou non la sécurité, qu'elles exigent

« ou non des pièces de rechange, qu'elles soient ou non à la charge des transporteurs »; le Comité a compris cette innovation dans ses instructions communes des 22 mai et 31 juillet 1909 (p. 3).

Il n'en reste pas moins que, strictement, les Compagnies ne sont pas tenues d'effectuer les réparations d'entretien proprement dites, ni les autres réparations dont le caractère d'urgence n'est pas manifeste, et qu'on ne saurait invoquer, pour les y contraindre, les difficultés soi-disant insurmontables auxquelles on se heurte lorsqu'on veut faire jouer, dans la pratique, les distinctions édictées par le tarif.

Une question que soulève naturellement la circulation de wagons-réservoirs, et qu'il est impossible de ne pas signaler ici, est celle du mode d'expertise auquel la Compagnie pourra recourir, en cours de route, à l'effet de déterminer la cause d'une avarie dont l'existence est soudain révélée dans les organes du wagon. On conçoit aisément l'importance de cette question, l'intérêt considérable qu'il peut y avoir pour la Compagnie de chemins de fer à faire constater dans les formes légales opposables au propriétaire, la cause de l'avarie qui peut être imputable à ce dernier, et dont la gravité variable peut entraîner soit une immobilisation momentanée, soit même la réforme du véhicule endommagé.

La procédure spéciale instituée par l'art. 106 C. com., qui déroge, en matière d'expertises, aux règles du droit commun, est, sans aucun doute, celle qui conviendrait le mieux au caractère urgent des constatations à effectuer.

Malheureusement cet article ne vise que « le cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés ». Or, le wagon-réservoir n'est pas un « objet transporté » et

ce n'est pas à son arrivée à destination, mais le plus souvent en cours de route que la nécessité d'une constatation judiciaire apparaîtra. Aussi un arrêt de Cassation du 14 février 1921 (Sirey, 1921, I, p. 184. *Rec. Gazette du Palais*, 1921, I, p. 350), a-t-il consacré formellement le principe que la procédure spéciale d'expertise instituée par l'art. 106 C. com., dérogeant au droit commun, ne peut être suivie en dehors des circonstances exceptionnelles pour lesquelles elle est admise; et ce texte, prévoyant seulement le cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, n'est pas applicable aux objets qui, au cours du voyage, n'ont pu encore donner lieu à aucune difficulté de cette nature. Cette solution avait déjà été donnée par la doctrine (V. SARRUT : *Transport des marchandises par chemin de fer*, n° 726. V. encore sur le caractère exceptionnel des dispositions de l'article 106, THALLER et JOSSEMAN : *Les Transports*, n° 494).

L'art. 106 étant inapplicable à l'hypothèse que nous envisageons, on pourrait songer à y suppléer par divers autres moyens, tels que l'assignation en référé de l'expéditeur devant le président du tribunal civil du lieu de l'avarie, ou encore l'assignation de l'expéditeur de jour à jour devant le président du tribunal de commerce (art. 417 du Code de procédure civile).

On pourrait aussi faire établir un constat par une personne compétente (ingénieur, mécanicien, pour le wagon; tonnelier, pour les foudres, par exemple), étrangère à la Compagnie et dont l'impartialité ne puisse, par suite, être suspectée.

Un constat dressé dans de telles conditions pourrait être d'un certain poids en cas de contestation, et, le tribunal,

sans lui accorder une portée plus grande qu'il ne convient, pourrait utilement s'en inspirer.

Un récent arrêt de la Cour de Poitiers du 4 juillet 1921 (*La Loi*, 20 août 1921), rendu, il est vrai, dans des circonstances de fait qui en restreignent un peu la portée, a même été plus loin, en décidant qu'il peut être suppléé en cours de route à l'expertise de l'article 106 par tous moyens de droit, notamment par un certificat de praticien établi dans des conditions présentant toutes garanties. Il faut voir dans cette décision intéressante une équitable adaptation aux besoins pratiques les plus manifestes, d'un texte trop rigidement interprété jusqu'alors.

Il ne faut pas s'exagérer, d'ailleurs, la portée de la prohibition impliquée par l'art. 106 C. com. et confirmée par la jurisprudence de la Cour de Cassation : bien que n'ayant pas eu lieu dans les conditions prévues par l'art. 106 C. com., l'expertise faite en cours de transport peut néanmoins être prise en considération par le tribunal et son irrégularité ne s'oppose nullement à ce qu'elle puisse servir de commencement de preuve.

Cependant, on ne saurait se dissimuler que, malgré tous les palliatifs que l'on peut imaginer et mettre en œuvre, la rédaction actuelle de l'art. 106 crée une véritable lacune dans la législation des transports par chemin de fer, lacune dont les Compagnies de chemin de fer sont les premières victimes, particulièrement en matière de transports par wagons-réservoirs.

Le véritable remède consisterait, croyons-nous, dans l'insertion d'une clause spéciale au contrat d'immatriculation des wagons-particuliers. Il serait désirable qu'une interven-

tion législative eût lieu en vue de l'extension de l'art. 106 C. com. aux expertises en cours de route.

Une clause en ce sens régulièrement insérée dans un tarif homologué comme le tarif P.V. 29 et 129 remédierait heureusement, en ce qui concerne les wagons-réservoirs, aux graves difficultés que crée actuellement l'impossibilité, en cours de route, de recourir à l'expertise prévue par l'art. 106 C. com.

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE DESCRIPTIVE DE LA JURISPRUDENCE ANALYSÉE DANS SON DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE

En même temps que s'est multiplié l'usage des wagons-réservoirs, les litiges auxquels ils peuvent donner lieu sont devenus plus fréquents, et, comme les décisions rapportées en fournissent la preuve, les litiges proviennent principalement de la difficulté très naturelle à laquelle on se heurte, dans la pratique, dès qu'on veut déterminer la nature des divers contrats dont les wagons-réservoirs peuvent devenir l'objet.

Il paraît être de bonne méthode, avant d'entreprendre une pareille tâche, de prendre avec l'ensemble de la question un plus étroit contact, en examinant, dans son développement chronologique, la jurisprudence assez abondante qui a trait à la matière. Au fur et à mesure que se déroulera devant nos yeux la série des décisions les plus caractéristiques, nous saisirons mieux l'intérêt de la question, les diverses faces du problème apparaîtront avec un relief plus accentué, et nous nous préserverons ainsi, par une vue plus nette de la

réalité juridique et pratique, des hypothèses de pure imagination qui pourraient donner du problème une idée inexacte ou à tout le moins quelque peu faussée.

Comment la jurisprudence a-t-elle envisagé les divers rapports que nous avons déjà signalés : rapports du wagonnier et de la Compagnie des chemins de fer, rapports de la Compagnie de chemins de fer avec l'expéditeur? Quelles conséquences a-t-elle tirées des solutions admises par elle à ces deux points de vue, au premier surtout, le seul véritablement important?

Nous grouperons, sous ces trois chefs, les développements qui vont suivre.

CHAPITRE PREMIER

La Jurisprudence et les rapports du wagonnier avec la Compagnie des chemins de fer

La question ne s'est pas posée d'emblée des rapports de la Compagnie avec le propriétaire du wagon-réservoir.

Tout au moins, elle n'a pas revêtu, dès l'origine, une forme précise, et ce n'est que peu à peu que son importance s'est affirmée au point de devenir le nœud de toutes les questions nées de l'utilisation des wagons-particuliers, et le point autour duquel la lutte devait s'engager le plus vivement sur le terrain juridique.

La plus ancienne décision qui ait statué — au moins implicitement sur la question — paraît être un jugement du tribunal de Commerce de la Seine du 18 décembre 1895 (Bulletin annoté des Chemins de fer, 1897, II, p. 95). Il s'agissait d'une avarie causée à un wagon-réservoir, à la suite d'une rupture d'essieu ayant entraîné le déraillement dudit véhicule et la perte du vin qu'il contenait. La Compagnie P. L. M. invoquait, à l'encontre du destinataire, propriétaire du wagon, la prescription de l'art. 108 du Code de Commerce, et immédiatement la question se posait de savoir si cet article était applicable non seulement au vin qui constituait la marchandise transportée, proprement dite, mais

au wagon-réservoir lui-même qui était le véhicule transporteur.

Cette question, le jugement du tribunal de Commerce de la Seine ne paraît pas l'avoir aperçue, ou plutôt elle ne lui a pas paru se poser réellement, tant la solution lui en paraissait incontestable. Que l'article 108 C. com. s'appliquât au vin, rien n'était plus certain, mais au wagon-réservoir qui n'est point une marchandise, assurément non.

L'article 108, en effet, qui crée en faveur du transporteur des règles étroites, doit être appliqué dans le sens étroit et dans la limite étroite de ses termes. Or, il n'est fait mention audit article que des « marchandises », expression dont le sens est précis, limitatif, et désigne des objets mobiliers d'un volume plus ou moins considérable, tel, en tout cas, qu'ils puissent être introduits dans le véhicule transporteur.

Or, il est de toute évidence que cette expression « marchandises » ne pourrait comprendre le matériel roulant lui-même et ne pourrait s'appliquer, par suite, au wagon transporteur. Le jugement ne solutionnait donc pas la question de savoir quel était le contrat qui liait la Compagnie au wagonnier, mais laissait pressentir en partie la solution qu'il n'aurait pas manqué de lui donner, si elle lui avait été nettement posée : le wagon-réservoir n'est pas une marchandise; il ne saurait donc faire l'objet d'un contrat de transport. Et, aussi bien, semble-t-il, il n'y avait là qu'une solution de bon sens, une affirmation qui n'avait pas même besoin d'être défendue, ni étayée d'aucun argument. Comment, en effet, assimiler, sans un certain effort d'imagination, le véhicule transporteur et son contenu, le wagon et la marchandise? Cela paraît difficile, inadmissible de prime abord, et le tribunal n'a eu pour le reconnaître aucune espèce d'hésitation.

La solution que le tribunal de Commerce de la Seine avait implicitement admise, un arrêt de la Cour de Bourges du 14 juin 1910 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1911, II, p. 58) la consacre expressément.

Cet arrêt pose nettement le principe de la dualité des contrats : un contrat pour la marchandise, un autre pour le wagon-réservoir, absolument distincts l'un de l'autre et de nature différente. Le contrat qui intervient entre une Compagnie de chemins de fer d'une part et, d'autre part, une Société propriétaire de wagons-réservoirs dans lesquels sont transportés les liquides, n'est ni un contrat de transport, ni un contrat de louage de choses. En effet, le contrat relatif au transport du vin est intervenu entre l'expéditeur et la Compagnie de chemins de fer. La Société des wagons-foudres y est restée absolument étrangère. Ce contrat avait bien évidemment pour objet le vin, c'est-à-dire le plein du wagon et non le wagon-foudre lui-même qui n'était que le véhicule et le réservoir servant au transport.

Bien mieux, à l'arrivée à destination, le destinataire allait prendre livraison du vin, et du vin seulement, le wagon lui-même devant continuer à circuler d'après les instructions de la Société propriétaire de ce wagon.

Si le wagon-foudre était, dès avant la date du contrat relatif au transport du vin, à la disposition de l'expéditeur sur les rails de la Compagnie, c'était à raison, d'une part, de la location consentie à celui-ci par la Société des wagons-foudres; d'autre part, de l'immatriculation accordée par la Compagnie à la Société des wagons-foudres.

Sans doute, des arrangements étaient intervenus entre cette Société, l'expéditeur et la Compagnie relativement au wagon lui-même, mais ces arrangements qui consistaient

dans une rémunération allouée par l'expéditeur à la Société propriétaire du wagon et dans une redevance accordée à cette Société par la Compagnie, redevance prévue d'ailleurs et réglementée par les tarifs de celle-ci, s'ils étaient nécessaires pour assurer le transport du vin, n'en demeuraient pas moins distincts du contrat de transport.

Le second de ces arrangements, en particulier, ne saurait en aucune façon être assimilé à un contrat de transport : on pourrait tout au plus soutenir que la Société des wagons-foudres coopère au transport effectué par la Compagnie, en fournissant les wagons, mais alors elle interviendrait au contrat, non comme expéditeur ou destinataire, mais comme voiturier.

Le contrat intervenu entre la Compagnie et la Société propriétaire des wagons-réservoirs, ne serait donc pas un contrat de transport. Serait-ce donc un contrat de louage de choses ? Pas davantage, répond la Cour de Bourges. Cependant, certains bons arguments paraissent, il faut le reconnaître, militer en faveur de cette seconde idée : s'il n'y a pas contrat de louage de choses, il y en a au moins l'apparence. Le P.V. n° 129 nous dit, en effet, que « les agents du chemin de fer ont le droit de refuser de laisser circuler les « wagons-réservoirs qui ne paraîtraient pas offrir toute sécurité » ; qu'en cours de route, les wagons-réservoirs sont visités par les agents du chemin de fer comme le matériel de celui-ci et l'addition d'huile, en cours de route, est faite par les soins et aux frais du chemin de fer.

Ces dispositions, rapprochées du paiement par la Compagnie de la redevance prévue par le tarif, impliquent-elles l'existence d'une location ? On a pu se le demander, concède la Cour, mais, en réalité, cela n'est pas.

Et, s'expliquant sur ce point, elle fait observer que certains traits caractéristiques du contrat de louage de choses font ici absolument défaut. Loin d'abandonner son matériel à la Compagnie pour une durée déterminée, la Société des wagons-foudres conserve la disposition de ses wagons, et cela est si vrai qu'elle traite elle-même avec les expéditeurs du vin pour chaque voyage. D'autre part, elle demeure responsable de l'entretien des wagons et doit les maintenir en bon état; sans doute, les réparations d'entretien et, spécialement, celles qui intéressent la sécurité, peuvent être faites par la Compagnie, mais aux frais de la Société des wagons-foudres.

La Compagnie assure, d'ailleurs, en cours de route, toutes les autres réparations en demandant au besoin à la Société des wagons-foudres toutes pièces de rechange nécessaires; enfin — disposition tout à fait exclusive de l'idée de location —, n'est-il pas spécifié qu'« il est dû aucune indemnité par le chemin de fer pour le chômage des wagons-réservoirs pendant leur réparation? »

Il résulte de tout cet ensemble de dispositions, de ce « statut » des wagons-foudres, que leur propriétaire n'en perd jamais la possession légale, possession qu'il exerce, dit l'arrêt, soit par lui-même, soit par les expéditeurs ou destinataires avec lesquels il a traité. Or, tout cela répugne à l'idée de location. Telle était la thèse de la Cour de Bourges.

Ni contrat de transport, ni contrat de location. Mais le raisonnement par lequel on est arrivé à cette conclusion, quelque intéressant qu'il soit, n'en aboutit pas moins à un résultat en quelque sorte négatif. Il existe bien un contrat entre le wagonnier et la Compagnie. Or, nous dit-on, ce contrat n'est ni un contrat de transport, ni un contrat de

louage de choses et immédiatement on en tire les conséquences qu'on voulait en tirer.

Soit, mais alors, qu'est-il, ce contrat?

L'arrêt en question ne nous le dit pas; ce qu'il affirme seulement, mais avec énergie et en appuyant son affirmation sur un ensemble de considérations fort bien déduites, d'ailleurs, et un raisonnement à allure de thèse, c'est qu'il existe deux contrats distincts : un pour le contenu du wagon qui est naturellement un contrat de transport, un autre pour le wagon lui-même qui ne saurait être assimilé à la marchandise transportée, contrat distinct du premier et que l'on ne dénomme pas.

On a dit, cependant, aussi, et c'est le tribunal de Commerce de Nancy (Trib. Com. Nancy, 18 juin 1909. Bulletin du Syndicat, n° 28) : entre les Compagnies de chemin de fer et les wagonniers il y a place pour un contrat de louage de choses. L'argument est le suivant :

L'article 9 des tarifs P.V. 29 et 129 alloue au propriétaire du wagon une redevance variable de 0 fr. 02 à 0 fr. 05 par kilomètre et par wagon-réservoir, redevance qui vient en déduction du prix de transport. C'est là, dit-on, le loyer du wagon. Cette notion de contrat de louage se présente, en effet, assez aisément à l'esprit et il n'est pas étonnant que plusieurs décisions de jurisprudence l'aient admise comme une explication satisfaisante des rapports du wagonnier avec la Compagnie de chemins de fer.

Mais une grave objection a été faite à cette thèse, objection que nous trouvons dans un jugement du tribunal de Commerce d'Angoulême du 10 mars 1910 (Bulletin du Syndicat, n° 37) : S'il y avait louage, a-t-on dit, les Compagnies auraient le droit de se servir du wagon-réservoir pour leur

usage personnel. Or, en fait, ces wagons restent à la disposition de leurs propriétaires ou des clients à qui ils ont été donnés en location. Cet argument a paru suffisant au tribunal de Commerce d'Angoulême, pour écarter l'idée d'un louage de choses.

Viennent ensuite deux arrêts de la Cour de Montpellier en date respectivement du 26 janvier 1911 et du 20 février 1911 (Dalloz, 1911, II, pp. 260-262).

Le premier, de même qu'un autre rendu antérieurement par la même Cour le 7 novembre 1908 (D., 1911, II, p. 38), n'a pas cherché à donner un nom au contrat sur lequel il a eu à statuer, bien qu'il en ait déduit des conséquences nombreuses et importantes.

Le second, du 20 février 1911, très nettement libellé, pose le principe admis plus ou moins explicitement par la plupart des décisions antérieures, de la dualité de contrats : contrat de transport entre la Compagnie et l'expéditeur, contrat distinct avec le propriétaire du wagon et que l'arrêt qualifie de contrat d'immatriculation. C'est ce contrat initial, préalable à tout transport postérieur, qui s'est formé entre le propriétaire du wagon et la Compagnie lorsqu'il a obtenu d'elle de laisser ce wagon circuler sur son réseau.

« Attendu, dit l'arrêt, que lorsque cette immatriculation
« acquise, Lenigré et Guiraudon (les propriétaires) ont utilisé
« leurs wagons désormais mis à leur disposition sur les rails
« de la Compagnie pour l'expédition des vins à leur clientèle
« du Nord et de l'Est, les contrats de transport qui se sont
« alors formés s'appliquaient au plein du wagon, au contenu plutôt qu'à l'enveloppe; ces wagons-réservoirs, propriété de Lenigré et Guiraudon, remplaçant pour le transport des vins les wagons que la Compagnie avait été obli-

« gée de mettre à la disposition de l'expéditeur, de telle
« sorte que pour leurs wagons, suppléant ainsi le matériel de
« la Compagnie auquel ils ont été virtuellement incorporés,
« Lenigré et Guiraudon jouent moins le rôle d'expéditeurs
« que de voituriers. »

Les rapports de la Compagnie et des wagonniers ne sont donc pas régis par un contrat de transport, mais par le contrat spécial intervenu entre eux et que l'arrêt appelle contrat d'immatriculation, du nom de la formalité qui a, en quelque sorte, déterminé sa formation.

Cet arrêt de la Cour de Montpellier du 20 février 1911 est, sans aucun doute, le mouvement de jurisprudence où s'affirme le plus nettement la théorie de la dualité de contrats.

C'est dans les attendus de cet arrêt qu'elle a revêtu sa forme définitive et elle est tout entière contenue dans cette phrase significative : Les contrats de transport relatifs aux wagons-réservoirs régulièrement immatriculés « s'appliquent au plein des wagons, au contenu plutôt qu'à l'enveloppe ».

Constatation de bon sens, semble-t-il, vérité évidente par elle-même. Qui a jamais pu songer à assimiler la marchandise transportée et le véhicule transporteur ?

Et pourtant, des divergences suivies d'un revirement véritable n'allaient pas tarder à se manifester à ce point de vue, dans la jurisprudence.

Déjà, un jugement du tribunal de Commerce de la Seine du 23 février 1911 (Dalloz, 1911, II, p. 263) admet la formation entre le propriétaire du wagon et la Compagnie qui a immatriculé ce wagon, d'un contrat de transport « purement consensuel », sur les bases du tarif P.V. 129. Ce contrat s'est formé, dit le jugement, par la remise et l'accepta-

tion du wagon à transporter, nonobstant l'absence de tout titre de transport spécial au véhicule lui-même.

Nous retrouvons, d'ailleurs, bientôt, une nouvelle décision conforme à la jurisprudence antérieure, de la Cour d'appel de Montpellier, en date du 6 mai 1911 (Dalloz, 1911, II, p. 264) et qui nous replace dans l'ordre d'idées auquel nous avait habitué la jurisprudence des Cours d'appel, mais qui, cependant, ne reproduit pas la théorie habituelle, sans restrictions.

Il semble que l'idée du contrat unique de transport s'appliquant tant au plein du wagon qu'à l'enveloppe, qu'au véhicule transporteur, ait fait du chemin.

Cette décision de la Cour de Montpellier paraît être une de ces décisions qui, consciemment ou inconsciemment, ménagent une transition, qui font pressentir un revirement prochain, en ne reproduisant la théorie des arrêts précédents que timidement, avec une sorte d'hésitation et non sans y apporter des limitations, des restrictions, des tempéraments qui commencent par infirmer partiellement la règle admise jusque là, avant de lui en substituer une autre complètement opposée.

Ce dernier arrêt a tenté une distinction, ingénieuse il est vrai, mais d'une application pratique difficile, entre les deux parties dont le wagon-réservoir se compose : le foudre ou réservoir, d'une part, et, d'autre part, la plate-forme qui le supporte. Celle-ci ferait l'objet d'un contrat de transport, celui-là d'un contrat de location consenti au propriétaire de la marchandise et auquel les Compagnies de chemin de fer resteraient totalement étrangères. Distinction assez séduisante, mais déjà trop subtile pour être d'une application commode.

Comme le fait fort justement observer M. Valéry dans son intéressante dissertation sous les arrêts de Montpellier précités, la vérification du wagon, préalable à son immatriculation, n'est pas restreinte à l'une de ses parties : elle porte, au contraire, sur le tout qu'il constitue, et il en est de même pour la surveillance dont il est l'objet tant qu'il reste aux mains des Compagnies. Comment admettre que la responsabilité qui incombe à celle-ci pourra présenter des caractères différents suivant qu'il s'agira du réservoir ou de la plate-forme ?

En scindant ainsi notre wagon-réservoir en parties soumises à des régimes différents, on se heurte fatalement à des complications inextricables, par exemple, le retard concernant la plate-forme n'obéissant pas aux mêmes règles que le retard du réservoir dont elle est cependant inséparable.

Avec deux décisions du tribunal de Commerce de la Seine en date toutes deux du 23 février 1911 (Dalloz, 1911, II, pp. 262 et s.), nous constatons l'aboutissement de la tendance que nous signalions plus haut.

Le premier de ces deux jugements n'a pas essayé, à proprement parler, de déterminer la nature de la convention qui lie les Compagnies aux propriétaires de wagons-réservoirs : il décide seulement qu'il existe entre les uns et les autres un contrat en vertu duquel la Compagnie, qui a pris en charge un de ces wagons, contracte par là-même l'engagement de le rendre tel qu'elle l'avait reçu, à moins toutefois qu'elle ne puisse invoquer à son profit certaines circonstances de nature à faire écarter sa responsabilité.

On ne nous dit pas qu'il s'agit d'un contrat de transport : on ne précise rien à ce sujet. Mais, cependant, on consacre certaines solutions qui découleraient assez logiquement de

la notion de contrat de transport ou tout au moins qui s'y adapteraient assez aisément.

Quant au second de ces deux jugements, il déclare formellement que les Compagnies de chemins de fer et les propriétaires de wagons-réservoirs sont liés par un contrat de transport.

Il est vrai qu'il ne déduit de cette affirmation théorique aucune des conséquences qu'on se serait attendu à lui voir consacrer : « Attendu, nous dit-il, que les rapports entre
« le propriétaire du wagon dont s'agit et la Compagnie qui
« a immatriculé ce wagon, sont régis par le tarif P.V. 129;
« que le contrat de transport purement consensuel s'est
« formé entre M... et la Compagnie sur les bases du susdit
« tarif, par la remise et l'acceptation du wagon à transporter, nonobstant l'absence de tout titre de transport spécial au véhicule lui-même. »

De là, il conclut qu'en cas d'avaries survenues au wagon-réservoir, son propriétaire ne saurait être rendu responsable de retards subis par la marchandise qui y est logée, le tarif en question ne mettant pas à sa charge cette garantie de plein droit.

Par contre, s'il a tardé à remettre à la Compagnie les pièces de rechange nécessaires pour exécuter une réparation, il commet une faute, puisqu'il manque ainsi à une obligation que le tarif met à sa charge et il doit, dès lors, s'entendre condamner à réparer le dommage que cette faute a entraîné.

Donc, contrat de transport, mais conclu « sur les bases du tarif P.V. 129 » lequel tarif est intangible et domine toujours la matière, ses dispositions ne paraissant pas inconciliables avec la nouvelle notion que l'on adopte en ce qui concerne la nature de la convention envisagée.

La notion de contrat de transport, d'abord unanimement rejetée par la jurisprudence, avait donc, dès 1911, trouvé place dans quelques décisions. Les Cours d'appel, cependant, restaient fidèles à l'idée de deux contrats distincts, l'un ayant pour objet le contenu, l'autre concernant le contenant, l'enveloppe, le wagon lui-même. C'est ainsi que la Cour d'appel de Besançon, le 7 mars 1911 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1912, II, p. 69), affirme à nouveau que si, entre l'expéditeur de la marchandise contenue dans le wagon-réservoir et la Compagnie, un véritable contrat de transport est intervenu, au contraire, dans les rapports entre le propriétaire du wagon-réservoir et la Compagnie, il y a non un contrat de transport, mais un contrat *sui generis*, régi par le tarif spécial commun P.V. 129 : Contrat d'admission, contrat d'immatriculation.

C'est toujours la même idée : il semble que l'on soit impuissant à ranger ce contrat parmi les contrats connus, l'assimilation ne paraît complète, satisfaisante, avec aucun d'entre eux. Il présente avec certains des analogies frappantes, on est tenté d'y voir tantôt un contrat de louage de choses, tantôt un contrat de dépôt, voire même un contrat de prêt, mais toujours l'assimilation demeure imparfaite : on finit toujours par s'apercevoir qu'elle pêche par quelque endroit. D'un autre côté, on répugne visiblement à y voir un contrat de transport. Les Compagnies combattent énergiquement cette thèse dont les conséquences leur sont défavorables et les tribunaux, à quelques exceptions près, estiment sans doute qu'il y a dans cette assimilation du wagon à la marchandise véhiculée quelque chose qui choque le sens juridique, voire même le bon sens tout court.

Alors, en désespoir de cause, on crée une rubrique spéciale

pour ce contrat d'un nouveau genre; on le catalogue parmi le nombre toujours croissant des contrats inommés, procédé défectueux, sans doute, et qui n'est qu'un moyen stérile d'éviter la difficulté.

La Cour d'appel de Toulouse, le 6 décembre 1911 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1912, II, p. 83), reprend la thèse de la Cour de Besançon, qui était déjà celle de la Cour de Montpellier. « Contrat d'une nature spéciale », disait aussi la Cour de Pau, le 7 mars 1912, contrat d'une nature spéciale, en vertu duquel certains wagons sont admis à circuler sur les divers réseaux des Compagnies de chemins de fer, convention régie par les principes du droit commun et les conditions prévues par le tarif P.V. 129; les rapports des Compagnies et des entreprises de wagons-réservoirs ne sont donc pas soumis aux règles posées par les art. 103 et suivants du Code de commerce. Ceci est le corollaire nécessaire de cela.

En résumé, jusqu'à l'époque où ces derniers arrêts sont intervenus, nous sommes en présence d'une jurisprudence très divisée. Presque toutes les notions qui paraissaient cadrer tant bien que mal avec la nature des rapports juridiques entre Compagnies de chemins de fer et wagonniers ont été tour à tour essayées et admises. Un accord relatif semblait cependant s'être fait sur la dualité des contrats auxquels donnent lieu les wagons-réservoirs et sur le caractère spécial du contrat dit d'immatriculation.

Mais la question restait très débattue en doctrine et des pourvois en cassation se formaient contre les décisions qui avaient admis ce principe. La Cour suprême allait avoir à trancher la délicate question des rapports juridiques liant

les Compagnies de chemins de fer aux propriétaires de wagons-réservoirs.

La difficulté venait surtout de ce que les rapports des parties étaient régis, non par le droit commun, mais par le tarif spécial P.V. 29 ou tarif spécial commun P.V. 129. Était-ce un contrat de louage de choses ? un contrat sui generis dit « contrat d'immatriculation » ? un contrat de prêt ? un contrat de transport ? Les arrêts des Cours d'appel et leurs annotateurs avaient adopté tantôt l'une, tantôt l'autre de ces diverses solutions. L'intérêt pratique était grand, nous le verrons bientôt, quant à la preuve surtout, et à la validité des clauses de non responsabilité.

La Cour de Cassation devrait trancher la controverse.

La Cour de Dijon, dans un arrêt très brièvement libellé, en date du 27 juin 1911 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1912, II, p. 76), semblait avoir tracé la voie dans laquelle la Cour suprême allait s'engager.

La Cour de Dijon déclare nettement et pose, en principe, que les conventions qui lient la Compagnie de chemins de fer à la Société des wagons-foudres sont constitutives d'un contrat de transport régi par les dispositions légales applicables à ce genre de contrat, notamment par l'art. 103 C. com., et elle fait découler de cette proposition l'impossibilité pour la Compagnie de se prévaloir de clauses d'exonération quelconques, lesquelles seraient dépourvues de tout effet par la loi du 17 mars 1905.

Le 14 juin 1912, la Cour de Limoges rendait, d'ailleurs, à nouveau, un arrêt conforme à la jurisprudence prédominante des Cours d'appel, en décidant que la convention dont la nature était controversée constituait un contrat spécial

dit « d'immatriculation », prévu et réglé par les tarifs P.V. 29 et 129.

Quant aux motifs qui avaient conduit la Cour de Dijon à adopter l'opinion que nous lui avons vu consacrer, elle n'en indique aucun dans son arrêt.

Ces motifs, la Cour de cassation allait les donner, en adoptant une solution identique, dans trois arrêts en date tous trois du 29 octobre 1912 (Dalloz, 1913, I, p. 517).

Par ces trois arrêts, la Chambre civile de la Cour de cassation décide que le contrat qui intervient entre le propriétaire du wagon-réservoir et la Compagnie de chemins de fer est un contrat de transport, qu'il s'agisse d'ailleurs d'un wagon-réservoir contenant du liquide (1^{re} et 2^e espèces), ou d'un wagon-réservoir circulant à vide (3^e espèce).

Dans l'un et l'autre cas, en effet, la Compagnie achemine le wagon-réservoir de la gare expéditrice à la gare destinataire, avec cette seule différence que, dans le premier cas, le contrat de transport a pour objet tout à la fois la marchandise expédiée et le wagon-réservoir : il est malaisé, semble-t-il, de séparer théoriquement contenant et contenu, puisque le wagon-réservoir qui est le contenant, l'enveloppe, l'emballage, fait corps avec la marchandise, et, sans lui, le transport de cette marchandise serait impossible.

Dans le second cas, l'objet du contrat est uniquement, il est vrai, le wagon-réservoir, mais ne s'agit-il pas toujours d'acheminer ce wagon-réservoir de la gare expéditrice à la gare destinataire?

Les arrêts de la Chambre civile remarquent, en outre, que l'immatriculation d'un wagon-réservoir n'a pas pour effet d'en transférer la propriété à la Compagnie de chemins de

fer. Constatation dont on a quelque peine à comprendre l'utilité, à moins de supposer, ce qui est probable, que la Cour a voulu dissiper une équivoque possible résultant de ces expressions de l'arrêt de la Chambre des requêtes du 29 avril 1907 (Dalloz, 1908, I, p. 1255) : « Un wagon immatriculé est virtuellement incorporé au matériel de la Compagnie. »

Ce qui paraît avoir emporté la conviction de la Cour suprême et déterminé sa décision, c'est, comme le fait observer M. Escarra (*Les clauses de non responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans le tarif spécial commun P.V. n° 129, transports par wagon-réservoir; Annales de droit commercial et industriel*, 1913, pp. 1-26), « le fait brutal l'acheminement, la circulation du wagon d'un point à un autre ».

Il a paru difficile, sinon impossible, à la Cour de Cassation, d'admettre que l'obligation de la Compagnie des chemins de fer ne consiste qu'à *laisser* circuler et non à *faire* circuler le wagon-réservoir, alors qu'elle est tenue de le conduire d'un point à un autre, et qu'elle utilise dans ce but la même force motrice dont elle se sert pour remorquer son propre matériel.

Sans doute, ceci est plus apparent lorsque les qualités d'expéditeur du vin et de propriétaire du wagon-réservoir sont réunies dans la même personne, mais la situation est, au fond, identique lorsqu'il s'agit de deux personnes distinctes. La Compagnie prend en charge le wagon avec les marchandises. Il y a un récépissé unique énonçant que les marchandises sont à tel nom et le wagon à tel autre, il y a une lettre de voiture unique, un titre unique de transport.

Le tarif unifie, d'ailleurs, les délais de transport du wagon plein et de la marchandise qu'il contient.

Comment scinder l'opération formée par un titre unique? Cela a paru impossible à la Cour suprême. Elle a vu dans cette impossibilité, dans cette difficulté tout au moins, la preuve qu'il n'y avait là qu'un contrat de transport, soumis aux conditions du tarif. Il lui a paru impossible de ne pas admettre qu'il y ait transport lorsque le wagon est en route, alors que le fait même du transport est manifeste.

La majorité des Cours d'appel restait cependant attachée à leur thèse, en vertu de laquelle les rapports entre les propriétaires du wagon-réservoir et les Compagnies de chemins de fer sont régis, non par un contrat de transport, mais par un contrat sui generis dont les conditions sont déterminées par le tarif spécial P.V. 29 ou le tarif spécial commun P.V. 129, suivant que le transport est effectué par une ou plusieurs Compagnies.

Telle était la théorie que nous avons vue faire leur et développer notamment la Cour de Bourges (14 juin 1910) et celle de Limoges (14 juin 1912).

Mais il était impossible que, la Cour de Cassation ayant si nettement pris parti sur la question, sa décision n'exercât pas une influence décisive sur la jurisprudence des Cours d'appel. Pratiquement, la controverse soulevée par la qualification à donner au contrat conclu entre la Compagnie de chemins de fer et le propriétaire du wagon-réservoir pouvait être considérée comme close.

Et c'est ainsi que nous voyons successivement se rallier à la thèse de la Cour de Cassation et la consacrer expressément, la Cour de Paris, le 9 avril 1913 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1915, II, p. 111), la Cour de Pau, le 3 décembre 1913 (Bulletin annoté, 1915, II, p. 114).

La Cour de Cassation, du reste, fidèle à sa jurisprudence

inaugurée par les arrêts de principe du 29 octobre 1912, la confirmait par arrêt du 13 juillet 1915 (Dalloz, 1916, I, p. 177; Bulletin annoté des chemins de fer, 1916, II, p. 10), décidant de la façon la plus formelle que le wagon-réservoir faisait l'objet d'un contrat de transport, qu'il fût vide ou chargé.

Même solution dans les arrêts de Cassation du 10 décembre 1917 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1918, II, p. 19) et du 27 mai 1918 (Bulletin annoté, 1918, II, p. 114).

Dans l'espèce sur laquelle statuait ce dernier arrêt se posait à nouveau la question sur laquelle une des premières décisions que nous avons rencontrées, le jugement du tribunal de commerce de la Seine du 18 décembre 1895, avait eu l'occasion de se prononcer. La Compagnie pouvait-elle opposer au propriétaire d'un wagon-réservoir la prescription de l'article 108 C. com.?

Pour que cette prescription soit acquise, il faut, en dehors de l'expiration du délai d'une année, qu'il s'agisse bien d'un contrat de transport. La Cour de Cassation, déduisant les conséquences qu'impliquait le principe antérieurement posé par elle, reconnaît à la Compagnie le droit de se prévaloir de la prescription annale de l'art. 108, « attendu, d'une
« part, que l'expédition des wagons-réservoirs a lieu en
« vertu d'un contrat analogue à celui du transport des autres
« marchandises, que la déclaration d'expédition du wagon
« porte les mentions exigées par l'art. 102 C. com., et par
« l'art. 46 des conditions générales d'application des tarifs
« généraux P.V.; que le contrat conclu pour l'achemine-
« ment du wagon, de la gare expéditrice à la gare destina-
« taire, n'est donc pas un contrat d'une nature spéciale,

« mais un contrat de transport, soumis pour son application aux règles édictées par le Code de commerce... »

Telle est la doctrine qui a prévalu devant la Cour de Cassation, qui s'est imposée peu à peu aux Cours d'appel et qui, malgré certaines résistances de la part de celles-ci, malgré les efforts des Compagnies de chemins de fer, est aujourd'hui — à part quelques rares dissidences pratiquement négligeables — unanimement admise en jurisprudence.

CHAPITRE II

La Jurisprudence et les rapports des Compagnies de chemins de fer avec les expéditeurs et des expéditeurs avec les propriétaires de wagons-réservoirs.

Si nous examinons d'abord la façon dont les tribunaux ont envisagé les rapports des Compagnies de chemins de fer avec les expéditeurs de la marchandise logée dans les wagons-réservoirs, nous voyons que les Cours d'appel et la Cour de cassation n'ont fait aucune difficulté pour admettre qu'ils sont régis par un véritable contrat de transport.

Cass. civ., 23 avril 1902. Dalloz, 1903, I, p. 206.

Cass. req., 29 avril 1907. Dalloz, 1908, I, p. 255.

Bourges, 14 juin 1910. Gazette des Tribunaux, 21 septembre 1910.

Montpellier, 26 janvier 1911. Dalloz, 1911, II, p. 260.

Montpellier, 6 mai 1911. Dalloz, 1911, II, p. 264.

Il ne pouvait, du reste, en être autrement. Quelle que soit, en effet, la solution que l'on adopte en ce qui concerne le wagon lui-même, le contenant, qu'on le différencie ou non de la marchandise qui s'y trouve renfermée, du contenu, pour cette dernière aucune difficulté ne saurait exister : elle constitue bien une chose voiturée, elle fait bien l'objet d'un

contrat de transport, et aussi bien personne ne l'a jamais contesté. En ce qui concerne la nature du contrat qui lie l'expéditeur de la marchandise avec le propriétaire du wagon-réservoir, personne non plus ne paraît avoir songé à contester qu'il y ait là une variété de location. Nous avons vu comment étaient nées et s'étaient développées de vastes entreprises de location de wagons-foudres, permettant le transport des liquides à des conditions moins onéreuses que les moyens usités jusque là. Le contrat qui intervient entre le propriétaire du wagon et l'expéditeur de la marchandise destinée à y être logée est donc un contrat de louage au même titre que la location des futailles qui ont été en quelque sorte les ancêtres des modernes wagons-réservoirs. Aucun doute ne pouvait exister à cet égard, et aucune hésitation ne s'est, d'ailleurs, produite sur ce point, en jurisprudence, le wagonnier s'obligeant à faire jouir son client d'un ou de plusieurs wagons-foudres pendant un certain temps et moyennant un certain prix, ce qui cadre le plus exactement possible avec la définition que l'art. 1709 C. civ. donne du louage de choses.

CHAPITRE III

Conséquences que la Jurisprudence a tirées des solutions admises par elles aux divers points de vue précédents.

Nombreuses et importantes, avons-nous dit, sont les conséquences que la jurisprudence a fait découler des principes successivement admis par elle en la matière. Et c'est en examinant ces conséquences que nous nous rendrons compte, mieux encore que par l'examen des principes qui les impliquent, de l'importance pratique considérable de la question du régime juridique des wagons-réservoirs.

Nous examinerons ces conséquences en nous plaçant à trois points de vue principaux dont l'importance est telle qu'elle rejette dans l'ombre toutes autres conséquences secondaires que les tribunaux ont pu ou pourraient tirer des prémisses par eux admises.

Nous nous placerons successivement au point de vue de la charge de la preuve, en cas de contestations relatives à l'exécution du contrat intervenu entre wagonniers et Compagnies de chemins de fer, au point de vue de la validité ou de la nullité des clauses de non-responsabilité insérées dans les tarifs spéciaux qui régissent ce mode de transport; au

point de vue, enfin, de la répercussion que peut exercer le système dont on fait choix concernant la nature des rapports juridiques que nous étudions, sur le taux de location des wagons-foudres et sur les indemnités de chômage pouvant être dues à leurs propriétaires.

I. — *Influence sur la charge de la preuve.*

Sommes-nous ou ne sommes-nous pas en présence d'un contrat de transport liant le propriétaire du wagon-réservoir à la Compagnie de chemins de fer? Suivant qu'on adopte l'une ou l'autre opinion, on en voit aussitôt découler, au point de vue que nous envisageons, des conséquences diamétralement opposées.

Nous avons vu comment, après certaines hésitations, au cours desquelles les qualifications les plus diverses avaient été données au contrat en question, la majorité des Cours d'appel s'était ralliée à l'idée d'un contrat spécial, d'un contrat innommé, connu sous l'expression, bien imprécise d'ailleurs, de contrat d'immatriculation. Nous avons vu, ensuite, comment la Cour de Cassation avait été appelée à donner son avis sur la question, et de quelle façon péremptoire elle avait assigné aux rapports juridiques envisagés le caractère d'un contrat de transport pur et simple.

Que l'on considère le contrat intervenu entre wagonniers et Compagnies de chemins de fer, comme un contrat innommé ou comme un contrat de dépôt ou comme un contrat de louage, quelle que soit la qualification qu'on lui donne, autre que celle de contrat de transport, le résultat, nous allons le voir, est le même au point de vue de la charge de la preuve.

En effet, qu'il s'agisse d'un contrat sui generis ou d'un contrat quelconque autre qu'un contrat de transport, il est toujours loisible à la Compagnie d'insérer dans l'instrument de ce contrat ou dans les tarifs qui en constituent la charte et la réglementation, telles clauses relatives à la charge de la preuve qu'il lui plaira. Ces clauses, une fois acceptées par son cocontractant — et elles le seront implicitement une fois inscrites dans les tarifs spéciaux auxquels celui-ci est présumé se soumettre en contractant avec la Compagnie — personne n'en pourra contester la validité.

Le principe fondamental de la liberté des conventions permet, en effet, aux parties de déplacer comme elles l'entendent le fardeau de la preuve et de le faire supporter, en définitive, par celui des deux contractants auquel, normalement, en l'absence de clause spéciale, il n'eût point incombé.

Si, au contraire, nous admettons, avec la Cour de Cassation, qu'il s'agit, entre le wagonnier et la Compagnie, d'un contrat de transport véritable, la situation est toute différente.

Ici, nous nous heurtons à une disposition légale, l'article 103 du Code de commerce complétée par la loi du 7 mars 1905, dite loi Rabier, qui interdit formellement et déclare non-avenue toute clause de non-responsabilité insérée dans le contrat et ayant pour effet de mettre à la charge des propriétaires de wagons, l'obligation de prouver, en cas d'avaries subies par leur matériel, que ces avaries ont été entraînées par une faute du chemin de fer.

La jurisprudence antérieure aux arrêts de cassation qui ont proclamé l'existence d'un contrat de transport entre les Compagnies de chemins de fer et les wagonniers, jurisprudence qui repoussait l'idée de contrat de transport,

devait donc reconnaître la validité de telles clauses. Et c'est ce qui est arrivé.

Dans son arrêt du 20 février 1911 (Buletin annoté des chemins de fer, 1912, II, p. 65), la Cour de Montpellier, après avoir décidé que les rapports du propriétaire du wagon-réservoir et de la Compagnie sont régis non par un contrat de transport, mais par un contrat *sui generis*, régi par le tarif spécial commun P.V. 129, en fait immédiatement découler cette conséquence que la Compagnie ne saurait être déclarée responsable qu'autant que la preuve serait faite d'une faute qui lui fût imputable.

Le texte du tarif spécial P.V. 129, tel qu'il était libellé lors de l'expédition litigieuse, impliquait bien cette exonération de la Compagnie. Aux termes de ce tarif, l'immatriculation des wagons-réservoirs rendait les personnes ou entreprises, au nom desquelles elle était obtenue, responsables vis-à-vis des Compagnies pour l'admission, la circulation, l'entretien, le chômage, etc., des wagons-réservoirs (article premier); l'entretien des wagons-réservoirs était à la charge des personnes ou entreprises qui en avaient obtenu l'immatriculation; le chemin de fer demeurait seulement responsable des avaries provenant d'accidents, de chocs anormaux occasionnés par ses agents, soit en cours de route, soit dans les gares (art. 5).

De là découlait pour le demandeur en indemnité la nécessité d'établir, de rapporter la preuve de ces faits constitutifs d'une faute de la part de la Compagnie. Aussi la Cour de Montpellier décidait-elle, dans son arrêt précité, que, sans doute, la Compagnie ne serait pas exonérée de la responsabilité, telle qu'elle résulte du contrat de transport, vis-à-vis d'un expéditeur autre que le propriétaire même du wagon,

un locataire, par exemple, de wagon-réservoir, mais que, entre le propriétaire expéditeur et la Compagnie, subsiste et doit continuer à produire ses effets le contrat spécial intervenu entre eux, cette immatriculation qui rend ceux au nom desquels elle est obtenue responsables vis-à-vis des administrations de chemins de fer dans les cas prévus au tarif précité; qu'il n'était donc pas exact de dire qu'en ce qui concerne les wagons-réservoirs eux-mêmes, les rapports de la Compagnie et des propriétaires de ces wagons sont régis par l'article 103 C. com. et les dispositions de la loi du 7 mars 1905 qui complètent cet article, ces rapports n'étant pas réglés par un contrat de transport, mais par le contrat spécial intervenu entre eux. Or, il résultait bien de l'ensemble du tarif spécial P.V. 129 que la Compagnie ne pouvait être déclarée responsable que des accidents arrivés par sa faute et que, par suite, c'était aux demandeurs à articuler la preuve que les avaries subies par leurs véhicules étaient la conséquence d'une faute de la Compagnie dans la surveillance, l'entretien ou la conduite des wagons.

Mêmes solutions dans les arrêts de Besançon du 7 mars 1911 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1912, II, p. 69); de Toulouse, du 6 décembre 1911 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1912, II, p. 83).

La Cour de Cassation, elle, partant d'un principe tout différent, devait aboutir nécessairement à des conclusions opposées.

Le contrat qui se forme entre les Compagnies de chemins de fer et les propriétaires de wagons-réservoirs, a-t-elle dit, est un contrat de transport. Tel est le principe posé par ses quatre arrêts en date du 29 octobre 1912. Dans ces quatre arrêts, expressément ou implicitement, elle consa-

cré les solutions qui en découlent nécessairement : aucune clause d'un tarif quelconque, du tarif P.V. 129 en particulier, quels qu'en soient le sens et la portée, ne pourrait, à peine de la nullité édictée par la loi du 17 mars 1905, intervertir l'ordre de la preuve mise à la charge du voiturier pour établir sa libération. Cette preuve, elle est et doit rester à la charge de ce dernier qui ne se libérera de la responsabilité des avaries notamment qu'en établissant qu'elles proviennent de la force majeure, du vice propre de la chose, ou de la faute de l'expéditeur. De simples affirmations des agents de la Compagnie ne sauraient suppléer à cette preuve qui ne peut être faite par le transporteur que selon les formes ordinaires du droit commun.

Dans son arrêt du 13 juillet 1915 (Bulletin annoté des chemins de fer, 1916, II, p. 10), la Cour de Cassation reproduit, en termes absolument identiques, les mêmes solutions : applicabilité de l'art. 103 C. com. au contrat conclu entre le propriétaire et la Compagnie, nullité de toute clause qui tendrait à intervertir l'ordre de la preuve mise à la charge du voiturier pour établir sa libération.

V. dans le même sens : Cass. civ., 10 décembre 1917. Bulletin annoté des chemins de fer, 1918, II, p. 16.

II. — *Influence sur les clauses de non-responsabilité en général.*

Nous nous trouvons encore, ici, en présence de la même évolution jurisprudentielle, le sort des clauses de non-responsabilités insérées par les Compagnies dans leurs tarifs spéciaux étant lié à l'idée que l'on se fait du contrat intervenu entre les Compagnies et les wagonniers.

Admet-on, avec la Cour de Montpellier et la majorité des Cours d'appel dont les décisions sont intervenues antérieurement aux arrêts de la Cour de Cassation, qu'il ne s'agit point d'un contrat de transport, on est par là même obligé de reconnaître la validité de telles clauses. Elles auront pour effet d'écarter la présomption de faute qui pèse normalement sur le voiturier, et la disposition de l'article 103, al. 2, C. civ., sera sans effets sur elles, cet article ne pouvant recevoir d'application hors de la sphère pour laquelle il a été créé et qui est celle du contrat de transport. Qu'il s'agisse donc de ce contrat « sui generis » dont nous parlent les Cours d'appel, ou d'un contrat de droit commun autre qu'un contrat de transport, la Compagnie ne pourra être déclarée responsable qu'autant que la preuve sera faite d'une faute qui lui soit imputable.

Cour de Montpellier, 26 janvier 1911. Bulletin annoté, 1912, II, p. 60.

Cour de Montpellier, 20 février 1911. Bulletin annoté, 1912, II, p. 65.

Cour de Besançon, 7 mars 1911, Bulletin annoté, 1912, II, p. 69.

Cour de Toulouse, 6 décembre 1911. Bulletin annoté, 1912, II, p. 83.

Admet-on, au contraire, avec la Cour de Cassation, que l'on est en présence d'un contrat de transport pur et simple, alors force nous est d'admettre en même temps l'inopposabilité au propriétaire du wagon-réservoir de toutes clauses des tarifs spéciaux qui tomberaient sous le coup de la prohibition édictée par l'article 103, al. 2, du Code de commerce.

Sont nulles, proclame, en effet, la Cour suprême, toutes

les clauses des tarifs spéciaux qui auraient pour effet d'exonérer la Compagnie de chemins de fer de la responsabilité lui incombant en tant que voiturier. Seront nulles spécialement : la clause d'après laquelle l'immatriculation du wagon-réservoir rend les personnes ou entreprises au nom desquelles elle est obtenue responsables vis-à-vis des administrations de chemins de fer; la clause qui met l'entretien des wagons-réservoirs à la charge des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation; la clause d'après laquelle à défaut de constatation de l'état du wagon-réservoir, l'expéditeur et le destinataire doivent s'en rapporter aux déclarations des agents de la Compagnie; la clause d'après laquelle il n'est dû aucune indemnité par le chemin de fer, pour le chômage des wagons-réservoirs, pendant la réparation, etc.

III. — *Influence sur la valeur locative des wagons-particuliers admis à circuler sur les réseaux.*

Lorsqu'une avarie, par exemple, se produit en cours de route dans un wagon-réservoir, ce wagon peut se trouver immobilisé au-delà des délais de transport accordés au voiturier par les tarifs homologués. De là, un préjudice causé au propriétaire de ce wagon-réservoir par le fait de cette immobilisation. Aux réclamations qui ne manquaient pas de s'ensuivre, les Compagnies répondaient souvent par une fin de non-recevoir basée sur les termes de l'article 6 du tarif P.V. 129 ancien qui était ainsi conçu : « Il n'est dû aucune indemnité par le chemin de fer pour le chômage des wagons-réservoirs pendant leur réparation; mais cette réparation est opérée avec toute la célérité possible. »

En admettant que la réparation ait bien été effectuée avec

toute la célérité possible — car, dans le cas contraire, il est bien évident que la Compagnie de chemins de fer aurait été responsable du retard —, il ne serait pas exact de dire que le chemin de fer n'était jamais tenu à indemnité.

La jurisprudence a fait la distinction suivante :

Il y aura lieu à indemnité, malgré les termes généraux de l'article 6, toutes les fois que l'avarie aura été causée par la faute de la Compagnie.

Comment sera calculée cette indemnité? La réponse à cette question est encore, nous allons le voir, étroitement liée à l'idée que l'on se fait des rapports juridiques existant entre les Compagnies de chemins de fer et les propriétaires de wagons-réservoirs.

Admet-on, avec la Cour de Montpellier, que le wagon a voyagé sous l'empire de deux contrats : un contrat de transport pour la marchandise, un contrat de louage ou un contrat innommé pour le wagon, et que ce wagon est arrivé tardivement à destination, par suite d'une faute de la Compagnie; force nous est de traiter différemment les réclamations en tant qu'elles portent, sur le wagon d'une part, sur la marchandise voiturée d'autre part; pour cette dernière, nous appliquerons le droit commun en matière de transport. En ce qui concerne le wagon, au contraire, nous nous référerons aux règles qui régissent le contrat sous l'empire duquel nous le croirons placé, et si ce contrat est un contrat « sui generis », un contrat d'immatriculation, nous nous référerons purement et simplement aux dispositions et prévisions du tarif P.V. 29, qui détermine la valeur locative du wagon.

Remarquons, en passant, que la situation sera identique,

que le réclamant soit le propriétaire même du wagon, ou qu'il le tienne seulement en location, de celui-ci.

La Compagnie, en vertu du tarif P.V. 29, traitera avec le locataire aux mêmes conditions qu'avec le propriétaire. Elle lui allouera notamment la même redevance. Et c'est la même valeur locative qu'il y aura lieu d'envisager en cas de retard.

Quelle sera donc cette valeur locative? Sera-t-elle fixe ou soumise à des variations, à des fluctuations quelconques?

Admettons un instant, avec la Cour de Montpellier et avec la majorité des Cours d'appel antérieurement aux arrêts de principe de la Cour de Cassation rendus sur la question, que nous sommes en présence d'un contrat s'appliquant au wagon-réservoir seul, contrat distinct et différent par nature du contrat de transport sous l'empire duquel voyage la marchandise. Le raisonnement suivant nous paraît alors s'imposer :

La Compagnie de chemins de fer agit moyennant un certain prix qui est le prix de transport et qui est établi de telle façon qu'il couvre à la fois toutes ses dépenses, prévient ses risques normaux et produit, en sus, le bénéfice, raison d'être de son activité.

Ce prix est donc calculé d'une certaine manière, à l'aide d'éléments déterminés. Le wagon, qui est l'instrument même du transport, va donc y coopérer avec une valeur susceptible d'être déterminée à l'aide de ces éléments.

Le prix de son service est une fraction du prix total de transport, il en est partie intégrante, et, dès lors, pas plus que ce prix de transport, il ne sera susceptible de variations, pas plus que lui, il ne sera fixé d'une façon plus ou moins arbitraire et indéterminée. Voilà pour ce qui est du wagon

appartenant à la Compagnie, faisant partie de son matériel propre.

Considérons maintenant un wagon, propriété d'un particulier qui le « fournit » à la Compagnie, aux termes des tarifs P.V. 29 et commun 129. La question de propriété mise à part, la situation n'est pas bien différente. Ce wagon que fait-il, sinon suppléer le wagon de la Compagnie? Il en tient la place et coopère au transport avec les autres wagons de celle-ci. Impossible de lui reconnaître une utilité plus grande, d'assigner aux services qu'il rend une valeur supérieure, son loyer n'est toujours qu'une fraction du prix de transport.

Seulement, il est naturel que la Compagnie à laquelle il a été donné en location (si nous admettons, par hypothèse, l'existence d'un contrat de louage relativement à notre wagon), à laquelle il a économisé en quelque sorte l'emploi d'un de ses propres véhicules, devra à son propriétaire ou à son locataire une certaine redevance, redevance qui, aux termes du tarif commun P.V. 129, viendra « en déduction du prix de transport ». Cette redevance, ce loyer du wagon, est, de même que le prix de transport, dont elle est un élément, arrêtée par le tarif — en ce qui concerne les transports des particuliers avec les réseaux — au prix de 0 fr. 02 par wagon et par kilomètre.

Ce prix ainsi déterminé sera naturellement — par wagon et par jour — en rapport avec l'intensité de la circulation du wagon. Il appartiendra aux tribunaux d'en faire le calcul avec les éléments dont ils disposent.

C'est ainsi que la Cour de Montpellier, dans un arrêt du 7 novembre 1918 (Sarrut, 1919, p. 133), admet une indemnité d'immobilisation de 6 fr. par jour. C'est ainsi, par ail-

leurs, que cette même Cour, ayant à apprécier un chômage de deux ans, réduit cette indemnité à 3 fr., par cette raison de bon sens et d'équité que le wagon n'aurait pu circuler sans interruption, faute d'un trafic incessant.

Ce taux est, d'ailleurs, susceptible d'être et a été, en fait, relevé lors d'une augmentation des prix de transport. Ceci est intéressant à noter parce qu'on peut y trouver un argument de plus en faveur du principe que le loyer du matériel est en corrélation étroite avec le prix du transport lui-même.

Mais ces valeurs, ainsi déterminées sur les bases que fournissent les tarifs homologués, sont-elles susceptibles de variations, sont-elles notamment susceptibles, au cours de périodes exceptionnelles, dans des circonstances extraordinaires comme celles qui ont caractérisé ou suivi la guerre de 1914-1918, de s'élever considérablement?

Evidemment non, répondront, s'ils veulent être logiques avec eux-mêmes, les tribunaux qui admettent et consacrent le principe de la dualité du contrat en matière de transport par wagons-réservoirs.

Que les propriétaires des wagons-réservoirs soient libres de les vendre ou de les louer à des expéditeurs ou à des spéculateurs intermédiaires, conformément au libre jeu de la loi économique de l'offre et de la demande, cela n'est pas douteux, mais cela importe peu. Ce qui importe, c'est que les Compagnies sont restées absolument étrangères à de telles conventions.

Elles n'ont point la liberté de prendre part aux enchères, aux tractations diverses dont peuvent être l'objet les wagons des particuliers. Elles sont soumises à une réglementation rigoureuse qui circonscrit leur activité. Cette réglementation, il faut admettre que, par une juste réciprocité, ceux qui

traitent avec elles la rencontrent eux aussi et s'y soumettent implicitement.

Si cette réglementation n'existait pas, en d'autres termes, si les Compagnies étaient maîtresses de leurs tarifs, toute autre serait la situation : les bénéfices énormes qu'elles pourraient ainsi réaliser auraient pour contre-partie des indemnités proportionnelles dues, en cas de retard ou d'avarie, aux personnes qui ont traité avec elles. Mais il n'en est point ainsi, et il est juste, par suite, que la fixation du prix de transport qui profite, en somme, aux possesseurs de wagons, lesquels bâtissent une partie de leurs gros bénéfices sur la fixité modique du port, endigue, en revanche, leurs revendications. Quand le wagon particulier, quelle que soit la valeur qu'il ait pu atteindre dans le champ libre du commerce, viendra circuler dans l'enceinte des réseaux, il devra passer, si l'on peut s'exprimer ainsi, sous le gabarit du prix réglementaire de transport. Sa valeur locative s'inscrira dans le prix du transport, dont elle n'est, avons-nous dit, qu'un élément. Elle participera de sa quasi-invariabilité. Elle égalera celle des wagons de la Compagnie, auquel le wagon particulier est substitué, qu'il supplée pendant un certain temps, sans pouvoir la dépasser jamais.

Ce qu'il y a de juridiquement satisfaisant dans ce raisonnement a séduit un certain nombre de tribunaux qui ont repoussé les demandes de remboursement du prix de location consenti par le destinataire, par la raison que cette location n'était point opposable au chemin de fer, lequel ne peut être tenu qu'aux taux prévus par les tarifs P.V. 29 et 129.

C'est ainsi que le tribunal civil d'Aubusson, jugeant commercialement, a admis, le 10 novembre 1920, qu'un destinataire ne saurait invoquer à l'encontre de la Compagnie

de chemins de fer, la convention intervenue entre la Société des wagons-foudres et lui, que cette convention à laquelle elle était demeurée étrangère ne liait en aucune façon la Compagnie et que celle-ci ne devait au destinataire, en cas de retard, pour location du wagon, que ce qu'elle aurait pu lui réclamer elle-même pour le même temps, en vertu de ses tarifs homologués.

Plus explicites sont encore les attendus d'un jugement du tribunal de commerce de Saint-Flour, du 19 novembre 1920, et l'idée fondamentale qui est à la base du raisonnement que nous indiquons s'y trouve nettement exprimée :

« Attendu que la fourniture par un client d'un wagon-réservoir n'est faite qu'en substitution d'un wagon particulier à celui qui devrait être fourni par la Compagnie. » (Voilà le rôle du wagon particulier caractérisé et défini.)

« Et qu'il ne saurait être accordé d'autre indemnité que celle résultant de la différence des conditions de transport et de l'emploi de différents véhicules de transport. » (Ceci est la conséquence nécessaire de cela.)

« Attendu que le wagon-réservoir ne saurait être considéré que comme l'accessoire de l'expédition, le véritable objet du transport étant la marchandise. » Voilà le principe, l'idée directrice qui a inspiré la jurisprudence que nous examinons : la différenciation entre la marchandise véhiculée et le véhicule lui-même. C'est elle qui a dicté la solution qui va suivre :

« Attendu que le wagon-réservoir est loué par l'expéditeur à la Compagnie qui lui fait faire une redevance en raison de cette substitution du wagon particulier au wagon de la Compagnie ;

« Attendu que la valeur locative du wagon ne saurait être

« calculée dans les rapports de la Compagnie avec le client,
« autrement que d'après les règles édictées par le tarif P.V.
« 29 et par le tarif commun 129, c'est-à-dire en tenant uni-
« quement compte de la différence existant entre le coût
« du transport effectué du wagon fourni par la Compagnie
« et le coût du transport effectué sur wagon appartenant à
« un particulier. »

Enfin, la théorie jurisprudentielle que nous venons d'es-
quisser a reçu sa consécration et son expression la plus par-
faite dans un arrêt de la Cour de Riom du 13 janvier 1921
(Compagnie du P.L.M. c/ Société industrielle du bois);

« Considérant, dit cet arrêt, qu'il est inadmissible que,
« dans la commune intention des parties, il eût pu être
« prévu, lors de la conclusion du contrat de transport, que
« la Compagnie obligée d'effectuer le transport serait tenue,
« en cas de retard, de rembourser à la Compagnie destina-
« taire, au taux exorbitant fixé en dehors d'elle par celle-ci,
« les frais de location de ce wagon, que, pour la commodité
« de son commerce, ladite Société avait cru devoir se pro-
« curer, en dehors d'elle; que la valeur locative du wagon
« employé dans ces conditions, est prévue par les tarifs
« homologués dont l'application s'impose d'une façon abso-
« lue aux Compagnies de chemins de fer comme au public,
« qu'elle ne saurait dès lors être calculée dans les rapports
« de la Compagnie appelante et de la Société intimée autre-
« ment que d'après les règles édictées par le tarif P.V. 29
« et par le tarif commun 129... »

En somme, la Cour de Riom distingue nettement les deux
locations, celle intervenue entre le propriétaire du wagon

et l'expéditeur d'une part, celle intervenue entre cet expéditeur et la Compagnie de chemins de fer d'autre part.

Non contente de les avoir distingués l'un de l'autre, elle dresse une cloison étanche entre elles deux : distinctes l'une de l'autre, elles ne sauraient en aucune façon réagir l'une sur l'autre. Quelque élevé que puisse être le taux qu'a atteint la première par le jeu naturel de l'offre et de la demande, le taux de la seconde ne saurait dépasser la limite immuable que lui fixent les tarifs homologués, parce que si, à la base même de la première location se trouve la liberté, en face de la seconde se dresse la réglementation. Et tout cela, parce que le wagon particulier, absolument distinct, en droit comme en fait, de la marchandise qu'il contient et véhicule, est bien réellement substitué à un wagon de la Compagnie qui l'a immatriculé, et que, tant que durent les effets de cette fiction, l'assimilation est parfaite à tous points de vue et en particulier au point de vue de la valeur locative, dont le montant ne saurait excéder le prix que l'expéditeur aurait eu à payer lui-même pour location d'un wagon de la Compagnie en vertu des tarifs homologués. Voir dans le même sens que l'arrêt de Riom précité un jugement du tribunal de commerce de Poitiers, du 17 janvier 1921 (Bouffard, c/Compagnie P.O.).

Que si nous nous rallions, au contraire, à la théorie de la Cour de Cassation, du principe posé par elle, nous allons voir aussitôt, au point de vue qui nous occupe, découler des solutions différentes.

Prenons, par exemple, l'arrêt du 10 décembre 1917 (Daloz, 1918, I, p. 205), qui a confirmé la théorie des précédents arrêts du 29 octobre 1912 et du 13 juillet 1915. « Attendu, » nous dit-il, que pour l'exécution du contrat de transport

« intervenu entre elle et l'expéditeur, la Compagnie était
« tenue d'acheminer le wagon-réservoir, contenant le vin,
« de la gare expéditrice à la gare destinataire, que ce contrat
« avait pour objet aussi bien le wagon... que la marchan-
« dise. » La Cour ne distingue pas entre la marchandise
transportée et le wagon transporteur. Elle ne voit qu'un seul
contrat qui englobe la marchandise et le wagon et ce con-
trat est, d'après elle, un contrat de transport.

« Attendu, poursuit la Cour, que s'agissant ainsi d'une
« opération de transport, aucune clause du tarif spécial P.V.
« n° 29 ou du tarif commun P.V. n° 129 ne pouvait, à
« peine de la nullité édictée par l'article 103 du Code de
« commerce, exonérer la Compagnie de la responsabilité
« lui incombant comme voiturier, soit intervertir l'ordre de
« la preuve mise à sa charge pour établir sa libération... »

Tous les arrêts de la Cour de Cassation rendus en la
matière paraissent avoir eu le même objet : la question de la
preuve en cas d'avarie et l'applicabilité de l'article 103.

Mais, qu'on se place à ce dernier point de vue, ou qu'on se
place au point de vue spécial de la valeur locative des wagons
particuliers, nous constatons la même répercussion du prin-
cipe admis par la Cour suprême. Le wagon particulier,
d'après elle, a été transporté au même titre que la marchan-
dise y-contenue. Nous ne pouvons donc plus, en ce qui le
concerne, parler de « louage de chose » dont le prix serait
fixé par les tarifs P.V. 29 et P.V. 129. Ce wagon ne se dis-
tingue plus de la marchandise elle-même : les conventions
particulières entre propriétaires et expéditeurs, les enchères,
les spéculations plus ou moins illicites dont il a pu être
l'objet, ne nous sont pas indifférentes. La barrière dressée
entre les deux contrats, celui concernant la marchandise

et celui s'appliquant au véhicule, s'écroule : il n'y a plus qu'un seul contrat pour l'un comme pour l'autre et ce contrat est un contrat de transport.

En cas de retard, la Compagnie tenue d'indemniser l'expéditeur ne pourra plus se retrancher derrière ses tarifs, invoquer l'immutabilité de la redevance qu'ils édictent, prétendre que cette redevance échappe aux fluctuations commerciales, comme le prix de transport lui-même dans lequel elle se résorbe en dernière analyse. La valeur locative, l'utilité du wagon cesseront d'être évaluées sous l'angle spécial et restreint des prévisions du tarif applicable contre lequel cesseront de venir se briser les conventions particulières relatives audit wagon. Si, par la faute du transporteur, le wagon s'égare sur le réseau et parvient tardivement à destination, le dommage qui en résultera pour l'expéditeur ou le destinataire suivra les fluctuations commerciales non seulement en ce qui concerne la marchandise elle-même, mais aussi en ce qui concerne le loyer ou la valeur d'emploi du wagon qui, désormais assimilé à la marchandise qu'il contient, devenu lui-même une sorte de marchandise roulante, donnera lieu de la part des Compagnies à des indemnités variables, qui pourront dépasser et le plus souvent dépasseront largement les prévisions du tarif.

Une objection sérieuse se présente, cependant, à l'esprit : le wagon-réservoir n'a pas fait l'objet que d'une seule location, location dont le montant déterminera l'indemnité due par la Compagnie en cas de retard. Outre cette location intervenue entre le propriétaire et l'expéditeur, il y en a une autre, celle-ci arrêtée entre l'expéditeur et le transporteur. Or, c'est ce loyer qui doit faire la loi des parties qui l'ont convenu et fixé, c'est lui qui chiffre leur obligation, leurs

prévisions, et, par suite, l'indemnité que l'une pourra devoir à l'autre. Et si ce loyer ne concorde pas avec celui d'une convention extérieure, il l'exclut très certainement et c'est lui seul qui s'impose, avec toutes ses conséquences, entre les parties qu'il a liées.

Il y a là un argument péremptoire, mais à condition d'admettre que le wagon a bien réellement fait l'objet de deux locations distinctes, entre parties différentes et reposant sur des bases différentes. Or, si cette idée est formellement consacrée par la première théorie jurisprudentielle que nous avons exposée, elle est énergiquement condamnée par la seconde, par celle de la Cour suprême.

Il ne saurait être question d'un loyer arrêté entre l'expéditeur et le transporteur, loyer qui chiffre leur obligation et leurs prévisions consécutives, puisque le wagon-particulier n'a fait, d'après elle, l'objet d'aucune location, puisque c'est une marchandise véritable faisant l'objet d'un contrat de transport pur et simple.

Les résultats auxquels on aboutit, sur ce point comme sur d'autres, sont donc absolument opposés et exclusifs de tout rapprochement, suivant qu'on opte pour l'une ou pour l'autre des deux théories en présence, celle qui admet l'existence de deux contrats distincts pour le wagon et pour son contenu et celle admise par la Cour de Cassation qui ne reconnaît qu'un seul contrat de transport s'appliquant au contenant aussi bien qu'au contenu; au wagon aussi bien qu'à la marchandise qu'il renferme.

Il est donc absolument indispensable d'opter pour l'une des théories en présence si l'on veut avoir sur la matière des idées coordonnées et précises. Il convient donc de reprendre chacune des thèses que nous venons de voir tour à tour

débattues devant les tribunaux, tour à tour admises ou rejetées et de les examiner en nous plaçant à un point de vue purement doctrinal. Nous savons maintenant quelles conséquences importantes découleront de la théorie à laquelle nous nous arrêterons : la jurisprudence que nous venons de passer en revue dans son développement historique nous aura d'avance fixés à ce sujet.

TROISIÈME PARTIE

ESSAI D'UNE CONSTRUCTION D'ENSEMBLE

Nous avons vu quels problèmes, quelles difficultés théoriques et pratiques soulevait ce que nous pourrions appeler le régime juridique des wagons-réservoirs. Nous venons de voir, en passant en revue la série des mouvements de jurisprudence les plus caractéristiques relatifs à la question, comment les tribunaux avaient solutionné ces difficultés diverses.

Il nous a paru surtout se dégager de cet ensemble de décisions cette idée que la solution de toutes ces difficultés était fonction de celle que l'on doit donner à un problème d'ordre général qui domine réellement toute la matière, le problème de la nature des rapports juridiques qui se nouent entre Compagnies de chemins de fer et propriétaires de wagons-réservoirs.

Suivant la nature que l'on assigne à ce contrat, on est amené à donner aux difficultés que soulève son exécution des solutions très différentes.

La jurisprudence, longtemps flottante à cet égard et présentant un ensemble de solutions contradictoires, paraît

aujourd'hui fixée, la Cour de Cassation ayant, comme il convenait, proposé et imposé une doctrine cohérente, sinon satisfaisante, aux termes de laquelle il s'agirait d'un contrat de transport pur et simple.

L'intérêt de la question étant ainsi souligné et la solution qui a prévalu, en pratique, rappelée, il convient d'examiner maintenant le problème d'un point de vue purement théorique et de confronter la solution qui lui a été donnée par la Cour suprême avec les principes qui auraient dû la dicter, de se demander si la théorie dont elle est l'expression constitue une théorie juridiquement acceptable, satisfaisante.

Il nous faut, à cet effet, peser successivement les divers arguments que l'on peut faire valoir en faveur des théories diverses qui ont eu plus ou moins de répercussions pratiques comme tentatives d'explication des rapports dont nous cherchons à déterminer la nature.

CHAPITRE PREMIER

De l'idée d'un contrat de louage entre la Compagnie et le wagonnier

Lorsqu'on se pose la question de la nature du contrat qui intervient entre une Compagnie de chemins de fer et un wagonnier, la première idée qui vient à l'esprit n'est pas celle d'un contrat de transport. Ce n'est pas faire preuve, en effet, d'une subtilité excessive, mais, semble-t-il, de simple bon sens, que de distinguer dans les rapports qui se forment à l'occasion d'un transport par wagon-foudre, deux contrats distincts, l'un pour la marchandise renfermée dans le wagon, l'autre pour le wagon lui-même.

Quelle que soit la qualification que l'on donne à ces deux contrats, il paraît de prime abord absolument impossible de nier leur dualité. Une chose est transportée et ne peut faire l'objet que d'un contrat de transport, et c'est la marchandise, l'autre sert à transporter et, par suite, instrument de transport, ne peut faire l'objet d'un contrat de cette nature.

Quelle est, d'ailleurs, l'attitude de la Compagnie vis-à-vis du wagon-réservoir? Ce n'est pas celle d'un transporteur. La Compagnie va, non pas transporter le wagon remis entre

ses mains, mais l'employer à un transport, ce qui est bien différent. et l'employer à ce transport en place d'un de ses propres wagons. Si elle avait possédé des wagons de cette nature, aucune question ne se serait posée. Comme elle n'en possède pas ou comme elle en possède en nombre insuffisant, elle emploie ceux d'autrui et elle les emploie naturellement moyennant une certaine redevance.

A quel titre paiera-t-elle cette redevance?

« A titre de location de matériel », est la réponse qui semble découler naturellement de la question ainsi posée, et c'est ce que dit littéralement le tarif P.V. 29 de la Compagnie de l'Est. Il s'agirait donc d'un contrat de location.

La Compagnie qui était, si l'on veut, dépositaire du wagon depuis que la tradition lui en avait été effectuée jusqu'à ce qu'elle l'utilise aux fins du transport, de dépositaire devient locataire, à la suite d'une sorte de novation par changement de dette.

Il n'est pas surprenant qu'une idée aussi satisfaisante, semble-t-il, à tous égards, cadrant aussi bien avec les faits eux-mêmes qu'avec les textes qui régissent la matière, ait séduit bon nombre de Cours d'appel et ait obtenu les suffrages d'un assez grand nombre d'auteurs.

M. Valéry qui, dans sa dissertation sous les arrêts de Montpellier au Dalloz 1911, II, p. 257, se déclare contre elles, n'en reconnaît pas moins que c'est une idée « qui se présente tout naturellement », et qu'elle s'appuie, en outre, sur cette considération sérieuse que le tarif P.V. 129; « qui constitue en quelque sorte la charte des wagons-réservoirs », alloue à leurs propriétaires une certaine redevance, redevance fixée par le tarif à 0 fr. 02 par wagon et par kilomè-

tre. Qu'est-ce donc que cette redevance, sinon le loyer du wagon auquel elle s'applique? L'existence de cette redevance suffirait à elle seule, semble-t-il, à écarter l'idée de contrat de transport. Le voiturier, en effet, n'effectue le transport des marchandises à lui confiées que moyennant une rétribution. Or, non seulement, ici, il ne reçoit rien pour effectuer le transport du wagon, mais, bien au contraire, c'est lui, voiturier, qui alloue au propriétaire une redevance pour l'emploi de son wagon. Soutenir qu'il ne s'agit pas d'un contrat de louage, mais d'un contrat de transport, ne serait-ce pas méconnaître et la réalité des faits et les conventions spéciales que réglemente le tarif P.V. 129? L'existence de cette redevance constitue, en somme, l'argument capital en faveur du contrat de louage.

Mais on peut relever également d'autres analogies entre le contrat que nous étudions et le contrat de louage proprement dit. « S'il a été fait un état des lieux entre le bailleur et le preneur », nous dit l'article 1730 C. civ., « celui-ci doit rendre la chose telle qu'il l'a reçue, suivant cet état, excepté ce qui a péri ou a été dégradé par vétusté ou force majeure ». Or, il existe bien un état des lieux ou des choses, dans notre hypothèse : c'est le contrat d'immatriculation. Le wagon qui a été reçu en bon état doit être rendu en bon état par le preneur, de sorte que la Compagnie de chemins de fer ne serait libérée de son obligation que si elle prouvait la force majeure.

Peu importerait, d'ailleurs, que le réservoir fût distinct de la plate-forme sur laquelle il est monté, le wagonnier n'en jouerait pas moins le rôle de loueur, tant à l'égard des Compagnies propriétaires de la plate-forme qu'à l'égard des

expéditeurs, ses clients, propriétaires du réservoir destiné à contenir le liquide à transporter.

Une conséquence très importante de l'idée de louage serait la possibilité, pour les Compagnies, d'insérer dans leurs contrats avec les loueurs, une clause de non-responsabilité qui aurait pour effet de mettre à la charge des wagonniers l'obligation de prouver, en cas d'avaries subies par leur matériel, que les avaries ont été entraînées par une faute des chemins de fer. Ne s'agissant plus d'un contrat de transport, la disposition prohibitive de telles clauses qu'est l'article 103, al. 2, Code de commerce modifié par la loi du 17 mars 1905, ne serait, en effet, plus applicable. (V. Montpellier, 20 février 1911. Dalloz, 1911, II, p. 262).

Il est vrai, dit M. Valéry, que, même dans ce cas, la non-responsabilité des Compagnies ne s'ensuivrait pas nécessairement. Le détenteur d'une chose, en effet, en est responsable, à moins d'établir que sa perte ou les détériorations qu'elle a subies proviennent d'un cas fortuit ou de force majeure, et, pour déroger à cette règle, il faudrait une convention formelle, convention que l'on ne retrouve pas ici.

Il y a bien, sans doute, l'article 5 du tarif P.V. 129 ancien qui met l'entretien des wagons-réservoirs à la charge des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation. Mais qu'est-ce qu'entretenir une chose en bon état, sinon la mettre à même de servir à l'usage auquel elle est affectée, en lui faisant subir les réparations qui peuvent devenir nécessaires, pour une cause ou pour une autre?

C'est l'article 1719 C. civ. qui oblige le bailleur à entretenir la chose louée en bon état de servir à l'usage auquel elle est destinée; ce sont les articles 1730 et 1732 C. civ. qui mettent à la charge du preneur les dégradations et les pertes qui

arrivent pendant sa jouissance, à moins qu'il ne rapporte la preuve qu'elles ont eu lieu sans sa faute. La visite préalable que les agents du chemin de fer ont fait subir au wagon-réservoir et qui a abouti à son immatriculation entraîne, d'ailleurs, dit-on, une présomption de bon état : il y aura lieu de présumer que les avaries dont le wagon pourra être atteint proviennent d'une faute du chemin de fer, et cette présomption se fortifiera encore par cette considération que le wagon échappe, à partir de son immatriculation, à toute surveillance de la part de son propriétaire qui ne pourra, en aucune façon, contrôler les traitements auxquels il sera soumis.

Mais s'il n'existe pas une clause de non-responsabilité dans le contrat, les Compagnies pourraient-elles en insérer une ?

Très certainement, si ce contrat est un contrat de louage.

La disposition nouvelle de l'article 103 C. com. ne pourrait recevoir ici son application et entraîner la nullité d'une telle stipulation. Sans doute, comme le fait observer Monsieur Valéry dans sa note précitée, en cas d'avarie, le débat sur le point de savoir qui doit en subir les conséquences s'étendra, en dernière analyse, à l'expéditeur lui-même. Ce dernier, incapable de rendre en bon état, en fin de location, le wagon à son propriétaire, sera tenu de leur payer le montant du préjudice qu'ils subissent de ce fait. Mais il arrivera qu'à son tour, l'expéditeur actionnera la ou les Compagnies sur le réseau desquelles s'est effectué le transport, lesquelles pourront être ainsi rendues responsables du préjudice subi, sans pouvoir se retrancher derrière aucune clause tendant à écarter ou à atténuer leur responsabilité, parce que si le contrat qui les lie au propriétaire est un contrat de louage,

celui qui les lie à l'expéditeur ne saurait être qu'un contrat de transport. Elles devront donc prouver, pour s'exonérer, que le préjudice résulte d'un cas fortuit ou de force majeure, sans pouvoir invoquer aucune clause de non-responsabilité.

Il y a même des raisons de douter qu'elles puissent se prévaloir d'un vice propre affectant le wagon, puisque ce wagon a été soumis, préalablement à son admission sur leur réseau, à un examen sérieux qui n'a révélé aucune défectuosité dans son conditionnement. C'est ce qu'avait décidé l'arrêt de la Cour de Montpellier du 26 janvier 1911 (Dalloz, 1911, II, p. 268), mais dans une espèce où la faute de la Compagnie semblait résulter de circonstances tout à fait spéciales révélant une négligence coupable de sa part. Il n'en reste pas moins qu'on peut imaginer aisément certaines avaries dont l'existence n'implique pas forcément une faute de la part du transporteur.

Sans doute, l'examen qui a précédé l'immatriculation est de nature à faire présumer le bon état du véhicule. Mais cette présomption n'est pas irréfragable : il y a de tels vices propres dont l'examen le plus minutieux ne pourrait révéler l'existence à cette époque.

Il semble que la Compagnie puisse en rapporter la preuve, s'ils se rattachent véritablement par un lien de causalité à l'avarie constatée en cours de route.

Mais quelle sera, au regard du propriétaire, la situation de la Compagnie condamnée envers l'expéditeur à réparer le préjudice entraîné par l'avarie du wagon et par la perte de la marchandise qui en est résultée ? Pourra-t-elle agir en garantie contre le propriétaire du wagon ? Ce recours paraît de prime abord parfaitement justifié, et cependant il n'est pas possible de l'admettre. Nous sommes, en effet, en pré-

sence de deux contrats absolument distincts : le contrat de transport auquel a donné lieu l'expédition de la marchandise n'a engendré aucun lien de droit entre le wagonnier et la Compagnie, ceci est indiscutable. La responsabilité du propriétaire de ce wagon ne pourrait donc exister qu'envers l'expéditeur; envers la Compagnie, il n'est tenu d'aucune obligation; de même qu'à l'inverse, il ne pourrait pas, le cas échéant, réclamer à celle-ci une indemnité à raison d'une avarie subie par le wagon. Il ne connaît que l'expéditeur, son locataire; il n'est lié que vis-à-vis de lui, il ne peut s'adresser qu'à lui.

Mais qui ne voit ce que les deux solutions successivement proposées ont de choquant et de contraire à l'équité? Deux contrats distincts, avons-nous dit. Un contrat de louage entre la Compagnie et le propriétaire, un contrat de transport entre la Compagnie et l'expéditeur, et, si l'on veut, se juxtaposant à ces deux contrats, un autre contrat de louage, bien caractérisé celui-là, entre le propriétaire et l'expéditeur.

Entre eux, une cloison étanche: Ces contrats vivent et se développent d'une vie à part, sans réagir l'un sur l'autre. Et, pourtant, la Compagnie condamnée envers l'expéditeur à réparer le préjudice causé par l'avarie du wagon, ne pourra pas exercer un recours contre le propriétaire de ce wagon, alors que l'expéditeur, étrangement favorisé, pourra recourir contre la Compagnie, s'il s'est trouvé dans l'impossibilité de rendre, en fin de location, son wagon en bon état au propriétaire dudit wagon, son bailleur! Il y a là un manque de symétrie dans les résultantes du raisonnement indiqué ci-dessus qui choque à bon droit l'équité.

On nous dit : la Compagnie condamnée envers l'expéditeur ne peut agir en garantie contre le propriétaire du wa-

gon, parce que le contrat qui la lie à ce dernier n'est pas le même que celui qui la lie au premier. D'accord. Mais qu'on ne vienne pas dire ensuite : l'expéditeur condamné vis-à-vis du propriétaire parce qu'il lui a remis son wagon en mauvais état pourra agir en garantie contre la Compagnie sur le réseau de laquelle s'est effectué le parcours, sans que celle-ci puisse se prévaloir d'une clause de non-responsabilité quelconque. Ou plutôt qu'on propose cette solution en ce qui concerne la marchandise, car, bien évidemment, ici, l'article 103 C. com. reprend tout son empire, mais pas en ce qui concerne le wagon-réservoir, parce qu'il y a dualité de contrats et que celui qui a pour objet le wagon lui-même est un contrat de louage de choses, un contrat auquel la disposition prohibitive de la loi Rabier ne saurait s'appliquer en aucune façon.

Il est bien évident que le voiturier ne pourra se prévaloir, vis-à-vis de l'expéditeur, d'aucune clause de non-responsabilité en ce qui concerne la marchandise transportée, le contenu du wagon, mais il est tout aussi certain qu'une pareille clause ne sera pas caduque vis-à-vis du wagon, du contenant, lequel a fait l'objet d'un contrat distinct. Peu importe que ces résultats soient peu pratiques, que cette façon de scinder l'opération soulève certaines difficultés, ils découlent forcément, inéluctablement, du principe précédemment admis dont il faut bien accepter toutes les conséquences, si l'on ne veut le répudier purement et simplement.

C'est à ce dernier parti que se range, d'ailleurs, M. Valéry dans sa note précitée. Le contrat qui lie les Compagnies aux propriétaires de wagons-foudres n'est pas un contrat de transport, c'est entendu, puisque les Compagnies se sont engagées non pas à faire circuler les wagons, mais à les

laisser circuler. Ce n'est pas non plus un contrat de louage, et le savant auteur donne à l'appui de cette assertion deux arguments qui sont ceux de tous les adversaires du contrat de louage appliqué aux rapports des wagonniers avec les Compagnies de chemins de fer.

S'il y avait louage, nous dit-on, les Compagnies auraient le droit de se servir des wagons pour les besoins de leur propre exploitation, alors qu'elles ne l'ont pas, puisque ce sont les wagonniers qui en disposent comme bon leur semble et qui s'en servent eux-mêmes, soit en y logeant leur vin ou celui qu'ils se sont chargés de transporter, soit en les mettant à la disposition des clients à qui ils les ont donnés en location.

Est-il bien vrai, d'autre part, que la redevance payée par les Compagnies constitue un loyer véritable? Non, mais bien plutôt une indemnité payée aux wagonniers en reconnaissance du service qu'ils rendent aux Compagnies en leur permettant d'épargner leur propre matériel et en les dispensant d'augmenter le nombre de leurs wagons; ce n'est pas autre chose qu'une prime, assez semblable sinon tout à fait comparable à celle que l'Etat verse aux propriétaires des navires navigant sous le pavillon français.

Il faut reconnaître à ces arguments une réelle valeur. Nous verrons cependant, plus loin, si cette valeur est telle qu'elle doive nous faire rejeter définitivement l'idée de louage de choses dans les rapports entre Compagnies de chemins de fer et wagonniers.

CHAPITRE II

De l'idée d'un contrat de dépôt entre la Compagnie et le wagonnier

Si le contrat dont nous nous efforçons de déterminer la nature n'est pas un contrat de louage de choses, ne serait-ce pas plutôt un contrat de dépôt?

Cette seconde idée se présente moins naturellement à l'esprit que la première, car, entre notre contrat et le contrat de dépôt tel que le régissent les articles 1915 et suivants du Code civil, l'analogie est loin d'être frappante.

Il n'est pas cependant impossible de soutenir cette idée et elle a trouvé d'éminents défenseurs, parmi lesquels M. Valéry lui-même. M. Valéry commence par rechercher quelles situations juridiques particulières peuvent être assimilées à celles que l'on cherche à définir et à qualifier, et il en est une qui lui semble remplir toutes les conditions voulues pour rendre cette assimilation possible : c'est celle qui se présente lorsque le propriétaire d'un local, voulant le louer meublé, s'entend avec un tapissier qui le garnit de meubles, et avec lequel il convient que la location des locaux et celle du mobilier resteront tout à fait indépendantes, leur commun locataire devant traiter séparément avec chacun d'eux. Tant que

cette double location n'aura pas été réalisée, la nature du rapport juridique existant entre les deux bailleurs éventuels est évidente : c'est un contrat de dépôt.

En effet, jusqu'au jour de l'entrée en possession du locataire, le propriétaire de l'appartement reçoit chez lui, suivant la définition même donnée par l'article 1915 C. civ, « la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature ».

De cette situation très ingénieusement choisie, on rapproche ensuite la situation respective des Compagnies et des wagonniers relativement aux wagons en état de chômage, ou stationnant dans les gares préalablement à leur mise en route et, entre ces deux situations, une similitude parfaite semble exister.

Ne se trouve-t-on pas, dans un cas comme dans l'autre, en présence de deux parties dont l'une a reçu « la chose d'autrui à la charge de la garder et de la restituer en nature? » Le contrat qui les lie est donc un contrat de dépôt, ce qui cadre, d'ailleurs, parfaitement avec la faculté que conserve le wagonnier de retirer ses wagons de la circulation à volonté, faculté qui ne lui appartiendrait pas, dit-on, s'il était lié à la Compagnie par un contrat de louage, mais qui constitue, au contraire, un droit très caractéristique dont l'article 1944 C. civ. investit le déposant.

A ajouter à cela le droit quotidien de 0 fr. 05 par wagon-réservoir en état de chômage que le tarif P.V. 129 permet aux Compagnies de percevoir. Comment expliquer cette redevance, sinon comme la rémunération du service rendu.

Les conséquences pratiques que l'on tire de cette assimilation du contrat que nous étudions avec un contrat de dépôt

sont les suivantes : possibilité pour la Compagnie d'insérer dans ses tarifs une clause de non-responsabilité, laquelle produirait sur les effets dont elle est susceptible, puisque l'article 103 C. com. et toutes les autres dispositions du Code de commerce relatives au transport et notamment la fin de non-recevoir de l'article 105, seraient sans application aux rapports envisagés.

Leur seraient applicables, par contre, les textes qui régissent le contrat de dépôt et notamment les articles 1927 et 1928 C. civ., d'où s'ensuivrait, pour les Compagnies, l'obligation d'apporter à la garde des wagons qui leur sont confiés, non seulement les mêmes soins qu'elles apportent à la garde de leur propre matériel, mais plus de soins encore, et l'article 1929 combiné avec l'article 1302 C. civ., d'où découlerait, en cas de perte ou de détérioration d'un de ces wagons, la responsabilité de la Compagnie qui le détenait, à moins qu'elle ne prouve que le dommage doit être attribué à un cas fortuit ou de force majeure.

Tels sont, à peu près, les arguments que l'on fait généralement valoir en faveur de l'idée de contrat de dépôt, telles sont les conséquences qui résulteraient de l'adoption de ce second point de vue.

Que faut-il penser de cette tentative d'explication ?

Est-elle plus satisfaisante que celle qui faisait intervenir l'idée de louage ? Nous ne le pensons pas.

Et d'abord, il est à remarquer que, pour réaliser l'assimilation qu'on prétend établir entre le contrat qui lie la Compagnie au wagonnier et le contrat de dépôt du Code civil, on envisage une situation qui est, en quelque sorte, exceptionnelle et anormale dans les rapports que nous envisa-

geons : celle où le wagon-foudre est immobilisé, soit que le transport qu'il doit servir à effectuer n'ait point encore commencé, soit que, pour une cause ou pour une autre, il soit en état de stationnement, de chômage. Qu'il existe à ce moment un contrat de dépôt entre la Compagnie et le propriétaire du véhicule, cela est bien possible, mais la nature de ce contrat est susceptible de se modifier avec les circonstances. Or, la circonstance d'immobilisation est une circonstance exceptionnelle et provisoire, soit préalable au transport, soit accidentelle au cours du transport. La situation normale c'est le mouvement, le déplacement du wagon-réservoir sur le réseau, c'est le trajet en cours d'exécution. C'est cette situation qu'il faut considérer pour se demander si elle cadre bien avec l'idée de dépôt. Or, qui ne voit que c'est par un effort singulier d'imagination ou par un vérifiable abus de raisonnement que l'on peut seulement arriver à ce résultat.

Il y a d'abord la redevance prévue par le tarif et au paiement de laquelle donne lieu le déplacement du wagon, toutes les fois qu'il circule à vide sur les voies ferrées, ce qui tendrait à substituer l'idée de contrat de transport à celle de contrat de dépôt. L'argument, il est vrai, n'est pas décisif. Un contrat de dépôt peut, en effet, obliger le dépositaire à transporter les choses déposées d'un lieu dans un autre, mais aux frais du déposant. C'est ce que nous dit l'article 1942 C. civ. : « Si le contrat de dépôt désigne le lieu dans lequel la restitution doit être faite, le dépositaire est tenu d'y porter la chose déposée. S'il y a des frais de transport, ils sont à la charge du déposant. »

En pareil cas, le transport résulte, non d'un contrat spécial, mais du contrat de dépôt lui-même, dont il n'est que

l'accessoire, l'appendice, et dont, par suite, il ne saurait modifier la nature. Or, l'hypothèse qui nous occupe n'est pas différente, disent les partisans de l'idée de dépôt; ici aussi le transport est une conséquence du contrat principal, l'idée de contrat de transport qu'il fait naître se résorbe, en quelque sorte, dans l'idée essentielle de dépôt, elle en prend la coloration et même la nature parce qu'elle est l'accessoire et que le dépôt est le principal. « Accessorium sequitur principale... » C'est donc aux règles de ce contrat que le transport lui-même devra obéir.

Mais comment admettre que, dans le cas qui nous occupe, le dépôt soit le principal et le transport l'accessoire? Il existe bien un texte sur lequel peut s'appuyer le raisonnement que nous venons d'esquisser dans ses grandes lignes, et c'est l'article 1942 C. civ. Mais ce texte vise un cas particulier. Il n'en est pas moins de l'essence même du contrat de dépôt, que la chose déposée reste en place entre les mains du dépositaire. Ce n'est que par exception que cette chose déposée doit être déplacée, et seulement au moment où elle va être restituée, puisque c'est dans le cas bien précis de restitution que l'article 1942 C. civ. parle d'un déplacement possible. Comment assimiler cette situation anormale avec ce qui se produit pour les wagons-foudres, dont la caractéristique est précisément, au contraire, la mobilité, la circulation incessante? Il n'est rien de commun entre ces deux situations.

Et dès lors, la règle : « Accessorium sequitur principale », se retourne contre les partisans de l'idée de dépôt, puisque, dans l'hypothèse que nous envisageons, le transport est le principal et le dépôt correspondant à l'immobilisation momentanée, l'accessoire.

Une objection non moins grave peut encore être faite à

l'idée d'un contrat de dépôt appliquée aux rapports envisagés. Le dépôt est un contrat essentiellement gratuit (article 1917 C. civ.). Pour qu'il y ait dépôt, il faut essentiellement qu'une pensée de bienfaisance ait animé le dépositaire (V. Baudry-Lacantinerie; V. Dépôt, n^{os} 1020 et suiv. et 1168; Huc, t. XI, n^o 231). Le dépositaire est avant tout un bienfaiteur. C'est un service qu'il rend au déposant et un service gratuit en principe. Sans doute, il peut percevoir un salaire pour ce service rendu au déposant (V. art. 1928 C. civ.), mais à condition toutefois que ce salaire ne soit pas l'équivalent du service rendu; s'il y avait équivalence, il n'y aurait plus dépôt, mais louage de services.

Telle était l'opinion de Pothier qu'ont reproduite, d'ailleurs, les rédacteurs du Code civil. Or, comment soutenir que les Compagnies de chemins de fer ont été guidées par une pensée de bienfaisance lorsqu'elles ont accepté d'immatriculer les wagons qui leur étaient présentés? Il est absolument impossible d'assigner un tel mobile à cette détermination. Non seulement on peut admettre qu'elles ont stipulé la rémunération complète du service par elles rendu aux wagonniers : 0 fr. 25 par véhicule et par jour comme taxe de chômage pour les wagons qui stationnent sur les voies, une taxe pour le transport des wagons-réservoirs vides, d'après le barème fixé à l'article 10 du P.V. 129; une taxe de 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre pour les wagons dont le poids est supérieur aux chiffres fixés par l'article 2 du tarif (art. 2 et 11), mais encore force nous est de répudier toute idée de bienfaisance et de gratuité dans un contrat tel que celui que nous envisageons, où le caractère même de l'un des contractants et du but qu'il poursuit (l'exploitation de son industrie, de son commerce et, par suite, la réalisation

de bénéfices), ne permet pas de reconnaître à son initiative le moindre caractère de service gratuit.

Si, par ailleurs, aucun prix n'est exigé par la Compagnie pour le poids du wagon lui-même, lorsqu'il circule à vide, cette gratuité de transport doit être considérée comme la contre-partie des économies que l'utilisation de wagons particuliers permet aux Compagnies de chemins de fer de réaliser sur leur matériel.

CHAPITRE III

De l'idée d'un contrat de prêt entre la Compagnie et le wagonnier

Une théorie qui ne paraît pas avoir retenu l'attention des tribunaux, mais qui a séduit certains auteurs, est celle qui consiste à voir dans le contrat intervenu entre la Compagnie de chemins de fer et le wagonnier un contrat de prêt à usage. Il y a, il faut le reconnaître, dans cette notion de prêt à usage, une explication assez satisfaisante, à première vue, des rapports que nous envisageons.

Il est certain que, dans l'ensemble, les engagements réciproques de la Compagnie et du propriétaire de wagon-réservoirs ne paraissent pas différer sensiblement de ceux d'un prêteur et d'un emprunteur. Qu'est-ce, en effet, que le prêt? Le prêt « lato sensu » est le contrat par lequel une personne (prêteur) livre une chose à une autre (emprunteur), pour qu'elle s'en serve, et par lequel l'emprunteur s'oblige à restituer cette chose après s'en être servi.

Rien dans cette définition qui ne cadre assez bien, il faut le reconnaître, avec les rapports juridiques que nous étudions. Mais, dès que l'on veut appliquer à ces rapports les textes mêmes du Code civil qui régissent le contrat de prêt,

les difficultés apparaissent. Le prêt à usage ou commodat, le seul dont il puisse être question ici, est, en effet, d'après l'article 1875 C. civ., « un contrat par lequel l'une des parties livre une chose à l'autre pour s'en servir ». Or, le chemin de fer, nous l'avons déjà dit, n'a pas le droit, strictement, de « se servir » du matériel des entreprises de wagons-réservoirs.

Cette objection, il est vrai, n'est pas décisive, car si l'article 1875 peut faire naître un doute sur la valeur de l'assimilation proposée entre notre contrat et un contrat de prêt, l'article 1880 C. civ. nous donne la réponse à cette objection.

S'il y est dit, en effet, que l'emprunteur est tenu de veiller, en bon père de famille, à la garde et à la conservation de la chose prêtée, il y est dit aussi qu'il (l'emprunteur) ne peut s'en servir qu'à l'usage déterminé par sa nature ou par la convention. La convention passée entre la Compagnie et le wagon a donc pu valablement déterminer cet usage, en fixer les modalités et restreindre dans une certaine mesure le droit de l'emprunteur, de la Compagnie, sans pour cela modifier la nature du contrat intervenu entre elle et le propriétaire.

La Compagnie n'aurait donc, en somme, ni plus ni moins de droits qu'un emprunteur ordinaire.

Mais si l'objection tirée de l'article 1875 C. civ. est loin d'être décisive, une objection beaucoup plus sérieuse résulte de l'article 1891 du même Code, qui déclare le prêteur responsable des vices de la chose pouvant causer préjudice à l'emprunteur. Or, la procédure de l'immatriculation paraît bien incompatible avec ce texte.

De plus, et nous nous heurtons ici au même écueil qui nous a fait écarter l'idée de dépôt dans les rapports de la

Compagnie avec le propriétaire du wagon : le prêt à usage est un contrat de bienfaisance. Il est essentiellement gratuit (art. 1876). La prestation, faite moyennant rétribution, d'une chose à une personne pour qu'elle s'en serve, serait non un prêt, mais un louage.

Or, nous savons qu'une redevance est prévue par les tarifs et mise par eux à la charge de la Compagnie de chemins de fer.

L'existence d'une telle prestation est absolument inconciliable avec une notion dont l'essence même est la gratuité.

Mais il y a plus : le tarif P.V. 29 prévoit une taxe de chômage applicable aux wagons-réservoirs vides séjournant dans une gare. L'article du tarif prévoyant cette taxe est sans aucune espèce de lien avec l'idée de prêt. On ne conçoit pas, en effet, que le prêteur puisse imposer à l'emprunteur l'obligation de se servir, d'utiliser la chose. Il la remet entre ses mains gratuitement, en lui imposant pour seules conditions de ne pas la faire servir à un usage contraire à sa nature ou à la convention passée entre eux, de veiller à sa garde et à sa conservation en bon père de famille, enfin de la restituer au moment fixé par la convention, soit expressément, soit tacitement.

Mais que l'emprunteur utilise ou n'utilise pas la chose, cela n'est d'aucune importance aux yeux du prêteur ; qu'il ne l'affecte pas à un usage autre que celui auquel elle est normalement destinée, c'est tout ce que le prêteur exige de l'emprunteur.

On conçoit mal, sans doute, un prêt à usage où la chose ne serait d'aucune utilité pour l'emprunteur. Mais si l'usage est de l'essence du contrat, le non-usage ne paraît passible

d'aucune sanction. Or, c'en serait une que cette transformation subite du prêt gratuit en un dépôt rétribué, lorsque le wagon cesse de circuler, et est momentanément immobilisé en un point quelconque du réseau de la Compagnie immatriculatrice.

CHAPITRE IV

L'idée d'un contrat de société entre la Compagnie et le wagonnier

Une autre tentative d'explication assez ingénieuse et originale consisterait à voir dans les rapports du propriétaire du wagon et de la Compagnie un véritable contrat de société.

Il existe une certaine communauté d'intérêts entre le propriétaire et la Compagnie; l'un et l'autre sont également intéressés à ce que le wagon serve à l'accomplissement de nombreux transports : on peut même aller jusqu'à dire qu'il y a apport réciproque, le propriétaire fournissant le wagon et la Compagnie les moyens de traction, etc.

Mais qu'il y ait vraiment société, ceci paraît bien douteux. L'obligation pour la Compagnie d'acquitter certaines dépenses et celle pour le propriétaire d'en payer certaines autres, dépenses nécessitées par les réparations à faire au wagon ou par son entretien, donnent, semble-t-il, à notre contrat, le caractère de louage de choses bien plutôt que celui de contrat de société. Ces obligations, quoi qu'on en puisse dire, ressemblent étrangement à des obligations de propriétaire et de locataire (V. les articles 4 et 5 du P.V. 29 ancien).

Il est à remarquer, en outre, que la communauté entre associés, qui se traduit par la faculté qui leur est accordée

de s'occuper des affaires sociales, ou tout au moins d'en confier la gestion à l'un d'eux, ne se retrouve pas ici. D'une part, en effet, le propriétaire n'a pas qualité pour donner des conseils au voiturier ou pour lui faire des observations en ce qui concerne l'exécution proprement dite des transports pour laquelle la Compagnie conserve toute sa liberté d'action; d'autre part, il n'y a pas vraiment partage de bénéfices résultant d'une exploitation en commun. La Compagnie exploite seule, en son nom et pour elle. L'allocation qu'elle fournit au propriétaire n'est pas, à proprement parler, une part dans les bénéfices : c'est une redevance qui n'est autre chose que la partie du prix de transport correspondant au loyer du wagon dont elle n'est pas propriétaire.

Enfin, on ne peut dire qu'il y ait contribution aux pertes, puisque la redevance est due dans tous les cas et que le propriétaire, dans l'hypothèse de chômage du wagon, de « marasme », doit payer à la Compagnie un droit de 0 fr. 25 par wagon et par jour, droit dont la quotité est indépendante des bénéfices réalisés de part et d'autre.

(Comp. Cass. 9 novembre 1869; Dalloz, 1870, I, p. 213.)

CHAPITRE V

De l'idée d'un contrat de transport entre la Compagnie et le wagonnier

Si le contrat qui intervient entre le wagonnier et la Compagnie de chemins de fer sur les lignes de laquelle le wagon circule n'est ni un contrat de louage, ni un contrat de dépôt, ni un contrat de prêt ou de société, serait-ce donc qu'il n'y aurait là qu'un contrat de transport pur et simple et que l'on a cherché pendant longtemps bien loin ce qui était, en quelque sorte, tout près de nous, puisque nous sommes en matière de transports. C'est à cette dernière idée que s'est rangée, nous l'avons vu, la Cour de Cassation; la jurisprudence aujourd'hui est en ce sens (V. le récent arrêt de la Cour de Riom du 3 novembre 1921. Maffre c/P.O.).

C'est le fait brutal, l'acheminement du wagon de la gare expéditrice à la gare destinataire qui a frappé la Cour suprême et déterminé sa décision.

La conséquence de cette solution est, nous l'avons vu, que la Compagnie de chemins de fer, par application de l'article 103 C. com., qui établit la responsabilité du voiturier, est garante de la perte et des avaries du wagon-réservoir, sauf le cas de force majeure ou de vice propre de la chose,

Mais le propriétaire du wagon ne sera-t-il pas tenu, sous peine de perdre son recours contre le voiturier, de formuler ses réclamations dans les trois jours qui suivent le paiement du port et la « réception de l'objet », c'est-à-dire la prise en livraison du liquide contenu dans le réservoir?

Certaines Cours d'appel, dont la Cour de Paris, ont considéré qu'il fallait entendre par les mots : « réception d'objet » employés dans l'article 105 « le fait matériel de faire passer lesdits objets des mains de la Compagnie entre les mains du destinataire ».

Dès lors, si l'article 105 s'applique manifestement dans le cas de prise de livraison d'une marchandise, il n'en est pas de même quand il s'agit d'un wagon qu'un destinataire n'appréhende pas et qui ne quitte pas les rails de la Compagnie. C'est pourquoi la Cour de Paris a estimé que le propriétaire du wagon n'était pas tenu de se conformer aux prescriptions de l'article 105.

Lorsqu'un accident survient à un wagon-réservoir, la Compagnie de chemins de fer, responsable, doit indemniser à la fois le propriétaire du liquide contenu, s'il y a eu perte de marchandise, et le propriétaire du wagon-réservoir, s'il y a eu détérioration du wagon.

En ce qui touche l'indemnité à allouer à ce dernier, il aura droit, évidemment, au remboursement du prix des réparations effectuées à la suite de l'accident. Mais la Compagnie devra-t-elle, en plus, une indemnité à raison du chômage du wagon? La Cour de Riom l'a admis (Arrêt du 7 mai 1917. Bulletin annoté des chemins de fer, 1917, II, p. 149).

La Compagnie P.L.M. se retranchait, pour résister à la demande, derrière les dispositions de l'article 6 du tarif spé-

cial P.V. 129, qui déclare qu'il n'est dû aucune indemnité par le chemin de fer pour privation de jouissance des wagons-réservoirs pendant la réparation.

La Cour repoussa ce moyen de défense, « attendu que la « disposition invoquée s'applique seulement au chômage « nécessité par les réparations d'entretien incombant aux « propriétaires et non aux cas d'avaries provenant du fait « de la Compagnie ».

Cette interprétation serait corroborée par cette circonstance que le tarif homologué ne contient pas la clause que proposaient les Compagnies, à savoir que l'indemnité pour chômage ne serait pas due alors même que la réparation aurait été nécessitée par des accidents causés par leur fait.

Dès lors, le droit commun redevient applicable et il est évident que la Compagnie responsable d'avaries doit indemniser le propriétaire du wagon-réservoir de tout le préjudice qu'il subit.

Telles sont quelques-unes des conséquences auxquelles conduit l'interprétation jurisprudentielle des rapports existant entre les Compagnies et les wagonniers.

Et cependant, la vérité ne nous paraît point être telle.

Qu'est-ce, en effet, que le contrat de transport?

Le contrat de transport est, par définition, celui en vertu duquel une personne se charge de faire parvenir des personnes ou des choses d'un lieu dans un autre. Or, si l'engagement que les Compagnies de chemins de fer prennent envers les wagonniers paraît être de cette nature, ce n'est là qu'une illusion que la moindre réflexion suffit à dissiper.

L'engagement qu'ont pris les Compagnies de chemins de fer n'est pas de faire parvenir le wagon-réservoir d'un point à un autre! il consiste seulement à laisser circuler le wagon-

réservoir sur toute l'étendue de leurs réseaux, ce qui est bien différent. C'est l'expéditeur qui met en circulation le wagon et l'achemine d'un point déterminé à un autre point également déterminé; la Compagnie, elle, joue un rôle autrement passif; elle se borne à tolérer cet acheminement et, lorsque la mise en circulation se produit, il se forme bien un contrat de transport, mais c'est entre l'expéditeur de la marchandise et la Compagnie, et relativement à cette marchandise, en d'autres termes ce contrat s'applique, suivant l'expression de l'arrêt de la Cour de Montpellier du 20 février 1911, « au plein des wagons, au contenu plutôt qu'à l'enveloppe ».

Et cela est si vrai, ajoute M. Valéry dans sa note sous cet arrêt, qu'on aurait de la peine à concevoir l'extension aux rapports des Compagnies avec les propriétaires des wagons-réservoirs des diverses formalités auxquelles le Code de commerce (art. 101 et 102) ou les règlements qui régissent les chemins de fer assujettissent la formation du contrat de transport.

La Cour de Cassation, en décidant que « pour l'exécution « du contrat de transport intervenu entre elle et l'expéditeur, la Compagnie était tenue d'acheminer le wagon-réservoir contenant le vin de la gare expéditrice à la gare « destinataire; que ce contrat avait pour objet aussi bien le « wagon... que la marchandise » (Cass. 10 décembre 1917; Dalloz, 1918, I, p. 205), semble avoir obéi surtout à des considérations pratiques telles que la difficulté de distinguer deux contrats distincts auxquels donnerait lieu le transport par wagon-réservoir, contrats dont les effets s'enchevêtreraient plus ou moins et seraient parfois difficiles à déterminer ou à concilier les uns avec les autres.

Prendre le wagon-réservoir et son contenu comme un seul bloc, objet du transport, c'est évidemment simplifier les choses, mais au détriment des Compagnies de chemins de fer qui seront soumises, en ce qui concerne ce véhicule lui-même, à la législation spéciale et exceptionnelle qui régit le contrat de transport et, croyons-nous, au détriment de la discrimination nécessaire qu'impose une saine analyse juridique, entre les rapports qui se forment à l'occasion du transport en question. Ne pas distinguer entre la marchandise transportée et le wagon transporteur, ne voir qu'un contrat de transport qui englobe l'un et l'autre, c'est peut-être supprimer certaines difficultés pratiques, mais ce n'est pas, à coup sûr, faire de bonne analyse juridique.

La Cour de Cassation ne veut pas distinguer entre la marchandise et le wagon, parce que « s'agissant d'une opération de transport, aucune clause du tarif spécial ou du « tarif commun P.V. 129 ne peut, à peine de la nullité « édictée par l'article 103 C. com., exonérer la Compagnie « de la responsabilité lui incombant comme voiturier, soit « intervertir l'ordre de la preuve mise à sa charge pour « établir sa libération... » (Cass. 10 décembre 1917, précité).

Tous les arrêts de la Cour de Cassation rendus en la matière ont, d'ailleurs, le même objet : la question de la preuve en cas d'avaries et l'applicabilité de l'article 103.

Ces deux questions paraissent lui avoir fait perdre de vue le problème fondamental de la nature des rapports entre les Compagnies et les expéditeurs et destinataires. Les solutions qu'elle leur a données supposent bien, il est vrai, un principe auquel elles se rattachent, et ce principe c'est que le contrat de transport a pour objet tout à la fois la marchandise expédiée et le wagon-réservoir, en d'autres termes

les rapports qui existent entre le propriétaire du wagon et la Compagnie sont des rapports d'expéditeur à transporteur.

Et pourquoi? Uniquement par ce qu'il est malaisé de séparer théoriquement la marchandise du wagon, « puis-
« que, nous dit la note de Dalloz sur les arrêts du 29 octo-
« bre 1912, le wagon-réservoir est le contenant, l'embal-
« lage, qu'il fait corps avec la marchandise et que, sans lui,
« le transport de la marchandise serait impossible - »

Il y a là, croyons-nous, un sophisme manifeste.

Quelle difficulté y a-t-il, en effet, à séparer non seulement théoriquement, mais même pratiquement, la marchandise, du wagon? Celui-ci ne fait pas corps avec la marchandise qui en sera extraite aussi aisément qu'elle y a été introduite.

Sans doute, il faut un wagon pour transporter la marchandise. Mais si cette marchandise est un liquide, du vin, par exemple, ce vin pourra être logé dans des futailles qui seront chargées, soit sur des wagons appartenant à la Compagnie, soit sur des wagons appartenant à des particuliers et donnés en location à la Compagnie. La question reste donc entière. Dalloz (note précitée) ajoute :

« La Compagnie prend en charge le wagon avec la mar-
« chandise. Il y a un récépissé unique énonçant que les mar-
« chandises sont au nom de X... et le wagon au nom de Z...
« Il y a une lettre de voiture unique, un titre unique de
« transport. »

Effectivement, mais la Compagnie reçoit le wagon comme locataire et les marchandises comme transporteur. Il y a un titre unique de transport, mais qui distingue bien le wagon de son contenu. Et Dalloz de conclure : « Est-il possible
« de scinder ainsi l'opération formée par une titre unique? »

Sans doute, et cela ne présente aucune difficulté.

« N'est-ce pas la preuve qu'il n'y a là qu'un contrat de transport soumis aux conditions du tarif? » Oui, un seul contrat de transport, mais relatif à la seule marchandise. « Peut-on nier, d'ailleurs, qu'il y ait transport, lorsque le wagon est en route, alors que le fait même du transport est manifeste? »

Evidemment, non. Nous ne pouvons nier qu'il y ait transport puisque le wagon est en route. Mais pourquoi est-il en route? Pour transporter, et non pour être transporté. Sans doute le fait même du transport est manifeste, mais c'est le fait du transport de la marchandise dans le wagon.

D'ailleurs, si l'on admettait que la Compagnie a effectué le transport du wagon au même titre que la marchandise y contenue, il faudrait, pour être logique, admettre que la Compagnie puisse stipuler une redevance pour ce transport.

Or, que se passe-t-il dans la réalité des faits? Qu'est-ce que le wagonnier paie à la Compagnie pour ce transport du wagon? Rien. Et ce n'est pas encore assez dire : c'est la Compagnie, au contraire, qui lui alloue une redevance pour l'emploi de son wagon, et à titre de « location de matériel », ainsi que le prescrit le tarif P.V. 29 de la Compagnie de l'Est.

Il est permis de se demander comment la Cour de Cassation a pu méconnaître à ce point la réalité des faits.

Peut-être a-t-elle voulu simplement dégager le caractère dominant des conventions que suscite l'emploi des wagons particuliers sur les réseaux de chemins de fer.

Mais cela n'empêcherait pas qu'il y eut, dans la nature et dans le mode d'utilisation de ces instruments de transport que sont les wagons particuliers, des différences essentielles avec les marchandises transportées.

La prédominance du fait du transport sur celui du louage de choses ne saurait légitimer l'assimilation entre la marchandise, véritablement transportée, elle, contre rémunération donnée au transporteur et le wagon utilisé par ce transporteur contre allocation par lui donnée à l'expéditeur.

CHAPITRE VI

De l'idée d'un contrat sui generis entre la Compagnie et le wagonnier

Dans l'impossibilité où ils se trouvaient de ranger le contrat à définir dans la liste des contrats connus, certains auteurs et, à leur suite, bon nombre d'arrêts, se sont résignés à voir là un contrat « sui generis » dit « contrat d'immatriculation ».

Le contrat qui intervient entre le propriétaire d'un wagon-réservoir et la Compagnie serait un contrat innommé qui se rapprocherait sensiblement, il est vrai, du louage de choses, avec lequel il présente de sérieuses analogies, mais sans se confondre avec lui. Il n'y aurait, d'après certains, location que pour et pendant la période où le wagon transporte des liquides : le loyer est, en effet, calculé sur le prix de transport ; et, d'autre part, la Compagnie ne doit rien pendant le chômage du wagon, lorsque ce chômage ne lui est pas imputable.

Les taxes de transport se décomposeraient ainsi :

Les droits de péage, pour rémunération et amortissement des capitaux d'établissement et d'entretien de la voie ; le loyer du wagon et le salaire du voiturier (frais d'exploitation

et de traction). Le propriétaire fournit le wagon à la Compagnie qui déduit le prix du loyer de ses taxes de transport.

Même ainsi mitigée et circonscrite, la notion d'un contrat « sui generis » applicable aux transports par wagons-particuliers nous paraît devoir être écartée, et cela pour les raisons fort justement déduites par M. Valéry dans sa note au Dalloz 1911, II, p. 259.

Il y aurait, en effet, « un inconvénient grave à multiplier
« indéfiniment, sous la pression d'une tendance trop répandue, le nombre des contrats connus; c'est qu'en procédant
« ainsi on perd l'avantage si précieux de pouvoir appliquer
« les règles auxquelles l'expérience des siècles a soumis les
« contrats « nommés » et que nos Codes ont consacrées
« à leur tour ».

Reconnaître l'existence d'un contrat d'une nature nouvelle, « placé en dehors du cadre traditionnel des contrats classiques », c'est, le plus souvent, un aveu d'impuissance.

Les efforts tentés pour faire rentrer le nouveau contrat dans le cadre d'un contrat connu sont demeurés vains, et, en désespoir de cause, on le proclame contrat innommé, contrat « sui generis », c'est-à-dire contrat d'un genre encore inconnu, obéissant à des règles propres, conséquences de sa nature toute spéciale. Mais faire naître un contrat nouveau à la vie juridique, c'est s'exposer à de bien grands et multiples inconvénients. Ce contrat devra obéir à des règles nouvelles, avoir sa réglementation propre. Or, il paraît singulièrement difficile de construire une à une ces règles. Leur détermination ne pourra être que le fruit de longs tâtonnements; leur élaboration connaîtra des hésitations, des incertitudes inévitables et rarement les décisions

auxquelles les théoriciens se seront arrêtés échapperont au reproche d'être plus ou moins arbitraires.

Il semble donc bien préférable, à tous égards, de s'obstiner dans la voie peut-être ardue, mais de beaucoup la plus sûre, qu'indique M. Valéry et qui consiste à « rechercher, « quelque effort qu'il en puisse coûter, si les conventions « engendrées par des besoins économiques d'origine récente « ne constitueraient pas des variétés nouvelles des contrats- « types que le législateur a réglementés ».

CHAPITRE VII

Le contrat qui lie la Compagnie au wagonnier est un contrat de louage soumis aux conditions des tarifs P. V. 29 et 129

En nous efforçant de procéder par voie d'élimination jusqu'à ce que nous découvrions un contrat dont les règles puissent s'appliquer à celui dont nous cherchons à déterminer la nature, il semble que nous ayons épuisé la liste de tous les contrats susceptibles d'être assimilés à celui qui existe entre les Compagnies de chemins de fer et les propriétaires de wagons-foudres.

Nous avons constaté entre la plupart d'entre eux et celui-ci des analogies qui, chez certains, étaient extrêmement frappantes; et cependant aucune de ces tentatives d'explication ne nous a paru entièrement satisfaisante; toutes semblent plus ou moins prêter, par quelque endroit, le flanc à la critique; avec aucun de ces contrats l'assimilation avec celui que nous étudions n'est pas apparue parfaite.

Nous avons constaté, par ailleurs, les graves inconvénients qu'il y aurait à ériger notre contrat en contrat « sui generis », obéissant à des règles propres qui seraient à déterminer.

Ces difficultés n'ont rien de surprenant; elles se rencontrent généralement toutes les fois qu'un rapport juridique un peu complexe attire l'attention des juristes et qu'ils lui cherchent une qualification convenable. Rarement, un tel rapport, de par sa nouveauté même, cadrera parfaitement avec tel ou tel contrat connu, mais il ne faut pas se laisser rebuter par des divergences qui, souvent, ne sont pas de nature à proscrire toute assimilation.

Or, parmi les divers contrats que nous avons passés en revue, il en est un avec lequel celui que nous étudions présente de singulières analogies, analogies qui ne paraissent pas se retrouver au même degré avec les autres contrats : c'est le contrat de louage. Sans doute, il existe, même avec ce dernier contrat, des divergences sérieuses que nous avons indiquées, mais il y a une chose qui est indéniable :

C'est qu'entre la Compagnie et le propriétaire du wagon, une convention intervient, en vertu de laquelle la Compagnie utilise un wagon ne lui appartenant pas, au transport de certaines marchandises, moyennant une certaine redevance. Que cette redevance soit un élément du prix de transport, peu importe; elle n'en représente pas moins — quel que soit son taux — un loyer, la valeur locative représentative du service rendu à la Compagnie par la fourniture pour un temps déterminé d'un moyen de transport qu'elle ne possédait pas. Contre cette constatation viennent se briser, croyons-nous, toutes les critiques, plus ou moins intéressées contre l'assimilation de notre contrat à un contrat de louage.

Nous ne nions pas, d'ailleurs, qu'une physionomie spéciale soit imprimée à ce contrat de louage, par ce fait même qu'il est régi par le tarif P.V. 29. La nature intime, essentielle de ce contrat n'en est pas modifiée pour cela. Contrat

de louage il reste, mais affecté de certaines modalités, de certaines dérogations aux règles qui régissent habituellement ce genre de contrat.

La Compagnie utilise le wagon-particulier en vertu d'un louage de chose, mais d'un louage de chose dont le prix est déterminé par les tarifs P.V. 29 et 129.

Il est vrai que le propriétaire du wagon-réservoir l'aura déjà loué en général à un expéditeur, qu'il garde la disposition de son wagon, en ce sens qu'il peut le louer soit pour une période déterminée, soit pour un transport de liquide, que la redevance, que le prix de location qui lui est payé par l'expéditeur est distinct de la redevance que lui verse la Compagnie.

Mais l'existence de ce contrat de location entre le propriétaire et l'expéditeur n'empêche point qu'un autre contrat de même nature se forme entre ce propriétaire et la Compagnie.

Les deux contrats coexistent, mais ils ont chacun un champ d'application distinct et le propriétaire n'est pas rémunéré deux fois pour la même cause. La jouissance du wagon est simplement divisée entre la Compagnie et l'expéditeur : le propriétaire a deux locataires dont chacun tire de la chose louée un avantage distinct, et lui sert une redevance différente représentative de cet avantage. L'un et l'autre de ces deux locataires utilisent le wagon simultanément, mais dans des conditions différentes : leurs jouissances respectives, sources pour eux de bénéfices distincts, ne se confondent pas, d'où une rémunération correspondant à chacune d'elles. La redevance payée par la Compagnie n'est que la contre-partie de l'utilisation par elle du wagon pendant et pour le transport, mais le caractère de cette rede-

vance n'en est pas moins manifeste : c'est bien un prix de location.

Que si l'on répugne à admettre que le wagonnier loue à la Compagnie le réservoir même qui contient le liquide à transporter, il est permis de faire une discrimination entre les deux parties essentielles dont se compose le wagon-foudre : le réservoir dans lequel certains arrêts n'ont voulu voir que l'enveloppe, l'emballage en quelque sorte de la marchandise et la plate-forme sur laquelle ce réservoir est monté. Que le propriétaire loue au seul expéditeur ce réservoir qui rappelle les anciennes futailles dont la fixation à des plates-formes a donné l'idée des modernes wagons-foudres, soit. Mais pour ce qui est de la plate-forme (lorsque le réservoir n'est pas tellement incorporé à elle qu'on ne puisse le considérer isolément, auquel cas il faudrait lui faire subir le même sort qu'à la plate-forme elle-même), il semble bien qu'il soit impossible de ne pas reconnaître qu'elle fait l'objet d'un contrat de louage entre son propriétaire et la Compagnie, si l'on veut bien considérer que la mise en circulation de ces wagons plates-formes dispense les Compagnies des dépenses considérables qu'elles seraient obligées de s'imposer pour mettre à la disposition du commerce le matériel si important qui est nécessaire à ses besoins.

Au moins vis-à-vis de cette plate-forme qui sert à véhiculer le foudre et son contenu, le wagonnier joue le rôle de loueur aussi bien à l'égard des Compagnies qu'à l'égard de ses clients. On peut même séparer entièrement les deux parties et assigner à chaque contrat de louage un objet distinct, le wagonnier pouvant être considéré comme louant à son client le réservoir destiné à contenir le liquide à transporter

et à la Compagnie la plate-forme sur laquelle ce réservoir est monté.

On obtient ainsi l'avantage de ne pas avoir deux contrats de louage superposés, mais au contraire deux contrats distincts ayant chacun leur objet spécial et se développant parallèlement chacun d'une vie à part.

Les conséquences pratiques du système auquel nous nous rallions peuvent se résumer dans la proposition suivante :

S'agissant d'un contrat de droit commun, ce sont les règles du droit commun qui s'appliquent aux rapports entre wagonniers et Compagnies de chemins de fer, et non les règles spéciales qui régissent le contrat de transport.

Ainsi d'abord, le propriétaire du wagon-réservoir, en sa qualité de propriétaire, devra supporter les conséquences du dommage occasionné du fait de sa chose, lorsqu'il sera établi que le dommage ne résulte pas d'une faute de la Compagnie, spécialement du manquement à ses obligations d'entretien telles qu'elles résultent du P.V. 29. C'est donc au propriétaire qu'incombent, en définitive, les suites du dommage qui a pour cause un vice du wagon-réservoir, ou des faits qui sont le produit imprévu et spontané de la chose. Il y a là une pure et simple application de la loi économique de connexité entre le profit et le risque, loi auquel le propriétaire est assujetti.

Le propriétaire, véritable locateur, est tenu naturellement de procurer à la Compagnie une jouissance utile et continue; aussi l'article 22, § 2, du P.V. 29 et 129 met-il à sa charge l'entretien du wagon-réservoir, c'est-à-dire du foudre et des pièces autres que celles qui intéressent la sécurité.

Mais il y a plus. L'article 23, § 1, dispose ; « Il n'est dû

« aucune indemnité par le chemin de fer pour le chômage
« des wagons pendant leur réparation, mais cette opération
« est opérée avec toute la célérité possible. »

Cette clause ne fait pas moins que de dispenser le voiturier des conséquences de certaines de ses fautes. Et cependant, on ne saurait douter de sa validité et lui opposer la loi Rabier, puisqu'entre la Compagnie et le wagonnier, il n'y a pas contrat de transport, mais location de matériel : le wagon-réservoir n'est pas un objet expédié par son propriétaire, suivant la doctrine de la Cour de Cassation dont nous nous sommes efforcés de faire ressortir l'insuffisance, mais un véhicule servant au transport de liquides expédiés par des tiers. Il y a là un contrat absolument distinct du contrat de transport qui a pour objet la seule marchandise transportée et, si l'on veut encore, l'enveloppe de cette marchandise.

On pourrait même ajouter que la loi Rabier est d'autant moins applicable qu'elle ne vise pas le retard, dont le chômage n'est au fond qu'une variété (Trib. com. Seine, 22 août 1907. *Le Droit*, 15 novembre 1907).

Mais il ne paraît pas nécessaire de faire appel à cet argument, puisque la clause envisagée se justifie très bien par elle-même. La véritable cause de l'immatriculation du wagon, c'est l'usure et le déchet inévitable des choses dont on se sert, et non la jouissance qui n'en est que la cause, pourrait-on dire, occasionnelle : c'est le propriétaire qui doit subir ce déchet et cette usure, parce qu'ils intéressent la substance même de la chose, et, par conséquent, le droit de propriété, dont ils constituent la charge et le risque normaux.

Le loyer prévu par l'article 12 du P.V. pourrait donc se

décomposer en trois éléments : la rémunération du prix de revient du wagon, une prime d'amortissement pour l'usure normale et une prime d'assurance pour parer aux risques d'accidents et de chômage.

Que le tarif P.V. 29 et 129 comporte ou non une véritable clause de non-responsabilité au profit des Compagnies de chemins de fer, la chose a été contestée, mais l'essentiel est de savoir si une telle clause peut y être utilement insérée. Or, avec l'explication que nous proposons des rapports entre Compagnies de chemins de fer et propriétaires de wagons-réservoirs, cela ne paraît point douteux. La Compagnie peut, à bon droit, s'exonérer de toute responsabilité en ce qui concerne les accidents qui peuvent affecter le wagon-réservoir lui-même, puisque ce véhicule ne fait point l'objet d'un contrat de transport et que, par suite, ne lui est point applicable l'article 103 du Code de commerce qui veut que toute perte, manquant ou avarie, soit mise à la charge du chemin de fer, tant que celui-ci n'a pas fait la preuve qu'ils ont eu pour cause le vice propre ou la force majeure.

Et une telle clause de non-responsabilité se justifie très bien. Elle trouve, au dire même de ses adversaires, « dans la complexité des rapports définis au tarif et dans les conditions économiques de son élaboration, une justification apparente » (ESCARRA: *Les clauses de non-responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans le tarif spécial commun P.V. n° 129. Annales de droit commercial*, 1913).

Elle n'y trouve pas seulement une justification apparente. Leur monopole oblige les Compagnies à fournir le matériel nécessaire aux transports de toute nature. Pour certains transports, les Compagnies doivent recourir à un matériel appartenant à des particuliers. Ce matériel est véritablement

substitué au leur. Ce particulier, ce tiers dont l'intervention vient modifier l'économie du contrat, les Compagnies se le lient, non comme expéditeur, mais comme transporteur; de même qu'elles substituent son matériel au leur, elles peuvent valablement substituer sa responsabilité à la leur.

Entre la société propriétaire de wagons-réservoirs immatriculés et les Compagnies de chemins de fer, il y aura, si l'on veut, contrat de fourniture de matériel auxiliaire, régi par un tarif spécial homologué, auquel s'est soumis le propriétaire du wagon, par cela seul qu'il a demandé l'immatriculation et auquel la prohibition finale de l'article 103 doit demeurer d'autant plus étrangère que, dérogeant au principe de la liberté des conventions, elle ne peut s'appliquer qu'au seul contrat de transport pour lequel elle est écrite, à l'exclusion de tout autre, même connexe.

La répercussion du principe que nous avons adopté sera particulièrement intéressante, en ce qui concerne le taux de location des wagons particuliers.

Le wagon est-il un instrument de transport ou une marchandise transportée? Tout est là. Puisque nous affirmons qu'il est bien un instrument de transport, son service sera naturellement coté et la valeur de ce service ne pourra plus être arbitraire, indéterminée, sujette aux multiples et incessantes fluctuations que ne manquerait pas de lui imprimer la spéculation.

Ce wagon tient la place d'un wagon de la Compagnie. L'utilité et la valeur de celui-ci sont donc la mesure exacte de l'utilité et de la valeur de celui-là.

La Compagnie qui économise l'emploi de son propre wagon devra au propriétaire une redevance en déduction du prix de transport et à titre de location de matériel.

Cette redevance, ce loyer, cette valeur locative est fixée par le tarif qui fait la loi des parties, à un prix variant de 0 fr. 02 à 0 fr. 05 par wagon et par kilomètre.

Ce prix par wagon et par jour est donc en rapport avec l'intensité de la circulation du wagon.

La Cour de Montpellier, dans un arrêt en date du 7 novembre 1908 (Sarrut, 1919, p. 133), a admis une indemnité d'immobilisation de 6 fr. par jour.

Mais s'agissant d'un chômage de deux ans, la Cour réduit cette indemnité à 3 fr. parce que, observe-t-elle, le wagon n'aurait pas circulé sans interruption, faute d'un trafic incessant.

La Compagnie Française, pour la location du matériel de transport, demandait, pendant les derniers mois de la guerre de 1914, un loyer de 6 fr. par jour et par wagon.

Au lendemain de la guerre, le trafic ayant atteint un maximum, le taux de 6 fr. devenait légitime.

Les Compagnies d'Orléans et du Midi ont fixé, en 1906, par une convention, la redevance d'emploi réciproque de de leur matériel roulant : cette redevance va de 0 fr. 75 à 4 fr. par jour et par wagon.

Une vérification approximative de ces taux peut être cherchée dans le P.V. 29 ancien au chapitre « des embranchements particuliers ». On y voit que la Compagnie d'Orléans « donne ses wagons en location » à un embranché moyen de 30 kilomètres pour un prix inférieur à 7 fr. par wagon, pour 24 heures. Mais ce prix a été relevé d'un quart depuis l'augmentation des prix de transport, ce qui vérifie le principe que le loyer du matériel est en fonction du prix de transport.

Sur les voies desservant le port de Saint-Nazaire, la Com-

pagnie d'Orléans louait, en 1919, ses wagons moyennant le prix de :

3 fr. par jour et par wagon de 10 tonnes.

5 fr. par jour et par wagon de 20 tonnes.

Enfin, le Bureau central des wagons-réservoirs, créé à Montpellier par arrêté ministériel du 28 mars 1918, pratiquait, en mars 1919, un taux de location de 0 fr. 04 par jour et hectolitre, ce qui, pour une contenance normale de 140 hectolitres, fait un loyer de 5 fr. 60 par jour et par wagon.

Ces valeurs locatives sont-elles susceptibles de s'élever considérablement dans certaines circonstances ? Non, dirons-nous, puisque le wagon qui n'est pas une marchandise, remplace purement et simplement une fraction du matériel des Compagnies.

Que les propriétaires des wagons les vendent ou les louent à des expéditeurs ou à des spéculateurs intermédiaires, selon la loi de l'offre et de la demande, c'est leur droit. Mais les Compagnies restent totalement étrangères à ces tractations. Elles ne sont pas maîtresses de leurs tarifs : l'utilité, le service rendu par leur matériel est tarifé ; de cette tarification, le wagon particulier, régulièrement incorporé au matériel de la Compagnie, doit se ressentir.

Le prix de transport est fixe, à l'abri des fluctuations du commerce, des entreprises de la spéculation. Il est simplement équitable, qu'en revanche, cette fixité endigue les prétentions des possesseurs de wagons-réservoirs.

Le wagon particulier, nous avons déjà eu l'occasion de le dire, lorsqu'il est admis à circuler sur le réseau d'une Compagnie, doit passer sous le gabarit du prix réglementaire de transport. Sa valeur locative n'est-elle pas, du reste,

un simple élément de ce prix? Elle devra participer de son invariabilité; elle égalera celle des wagons de la Compagnie sans pouvoir la dépasser.

Les heureux effets d'une jurisprudence qui eût consacré ces principes n'eussent point tardé à se faire sentir. Non seulement les Compagnies n'auraient pas eu à supporter les conséquences injustes d'une spéculation effrénée, mais cette spéculation étant entravée, le prix des marchandises sur lequel réfléchit fatalement le coût du wagon n'eût point atteint le niveau auquel il s'est élevé.

Vu : *Le Doyen,*

Vu : *Le Président,*

LARNAUDE.

HUGUENEY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

APPELL.

BIBLIOGRAPHIE

JOSSERAND. — *Traité des transports*.

BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL. — *Traité des locations*.

BOURDIOL. — *Le transport des vins par wagons-foudres*. Montpellier, 1910.

VALÉRY. — *Note au Dalloz*, 1911, II, p. 257.

— — *Annales de droit commercial*, 1895, p. 27.

— — *Revue générale du droit*, 1915, pp. 22-101.

ISCARRA. — *Annales de droit commercial*, 1913, pp. 1-26.

MERCIER. — *Revue générale du droit*, 1913, pp. 97-114 et 193-211.

NIORT - IMP. NOUVELLE - G. CLOUZOT
